


3 1761 11650591 8



Digitized by the Internet Archive
in 2023 with funding from
University of Toronto

<https://archive.org/details/31761116505918>

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 72

Monday, July 5, 1982

Chairman: Mr. Maurice A. Dionne

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 72

Le lundi 5 juillet 1982

Président: M. Maurice A. Dionne

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on**Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des***Transport****Transports**

RESPECTING:

Bill C-92, An Act to amend the National Harbours Board Act, the Government Harbours and Piers Act, the Harbour Commissions Act, the Canada Shipping Act and the Fishing and Recreational Harbours Act

CONCERNANT:

Bill C-92, Loi modifiant la Loi sur le Conseil des ports nationaux, la Loi sur les ports et jetées de l'État, la Loi sur les Commissions de port, la Loi sur la marine marchande et la Loi sur les ports de pêche et plaisance.

WITNESS:

(See back cover)

TÉMOIN:

(Voir à l'endos)



First Session of the
Thirty-second Parliament, 1980-81-82

Première session de la
trente-deuxième législature, 1980-1981-1982

STANDING COMMITTEE ON
TRANSPORT

Chairman: Mr. Maurice A. Dionne

Vice-Chairman: Mr. Pierre Deniger

Benjamin
Bockstael
Bossy
Campbell (*LaSalle*)
Cook

Corbin
Flis
Forrestall
Fraser
Harquail

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: M. Maurice A. Dionne

Vice-président: M. Pierre Deniger

Messrs. — Messieurs

MacBain
Mayer
Mazankowski
McCain

McDermid
McRae
Mitchell (*M^{me}*)
Turner—(20)

(Quorum 11)

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 65(4)(b)

On Monday, July 5, 1982:

Mr. Harquail replaced Mr. Bloomfield;
Mr. Gourd replaced Mr. Dion (*Portneuf*);
Mr. Campbell (*LaSalle*) replaced Mr. Lapointe (*Beauce*);
Mr. McCain replaced Mr. McKnight;
Mr. Bossy replaced Mr. Gourd.

Conformément à l'article 65(4)b) du Règlement

Le lundi 5 juillet 1982:

M. Harquail remplace M. Bloomfield;
M. Gourd remplace M. Dion (*Portneuf*);
M. Campbell (*LaSalle*) remplace M. Lapointe (*Beauce*);
M. McCain remplace M. McKnight;
M. Bossy remplace M. Gourd.



MINUTES OF PROCEEDINGS

MONDAY, JULY 5, 1982

(113)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 8:15 o'clock p.m. this day, the Chairman, Mr. Dionne (*Northumberland—Miramichi*) presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Benjamin, Bockstael, Bossy, Campbell (*LaSalle*), Cook, Corbin, Deniger, Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Flis, Forrestall, Harquail, MacBain, Mazankowski, McCain, Mrs. Mitchell and Mr. Turner.

Other Members present: Messrs. Nowlan and Siddon.

Witness: From the Department of Transport: Mr. Gordon M. Sinclair, Administrator, Canadian Marine Transportation Administration.

The Committee resumed consideration of Bill C-92, An Act to amend the National Harbours Board Act, the Government Harbours and Piers Act, the Harbour Commissions Act, the Canada Shipping Act and the Fishing and Recreational Harbours Act.

The Committee resumed consideration of Clause 1.

The witness answered questions.

By unanimous consent, Clause 1 was allowed to stand.

On Clause 2

Questioning was resumed;

At 10:10 o'clock p.m., the Committee adjourned until 9:30 o'clock a.m., Tuesday, July 6, 1982.

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

PROCÈS-VERBAL

LE LUNDI 5 JUILLET 1982

(113)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 20h15 sous la présidence de M. Dionne (*Northumberland—Miramichi*), président.

Membres du Comité présents: MM. Benjamin, Bockstael, Bossy, Campbell (*LaSalle*), Cook, Corbin, Deniger, Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Flis, Forrestall, Harquail, MacBain, Mazankowski, McCain, M^{me} Mitchell et M. Turner.

Autres députés présents: MM. Nowlan et Siddon.

Témoin: Du ministère des Transports: M. Gordon M. Sinclair, administrateur, Administration canadienne du transport maritime.

Le Comité reprend l'étude du Bill C-92, Loi modifiant la Loi sur le Conseil des ports nationaux, la Loi sur les ports et jetées de l'État, la Loi sur les Commissions de ports, la Loi sur la marine marchande et la Loi sur les ports de pêche et de plaisance.

Le Comité reprend l'étude de l'article 1^{er}.

Le témoin répond aux questions.

Du consentement unanime, l'article 1^{er} est réservé.

Quant à l'article 2

L'interrogation se poursuit.

A 22h10, le Comité suspend ses travaux jusqu'au mardi 6 juillet 1982, à 9h30.

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

[Text]

Monday, July 5, 1982

• 2015

The Chairman: Order, please. The committee can hear evidence without a quorum being present, provided there are representatives from both the government party and the official opposition party.

We shall resume consideration of Bill C-92, An Act to amend the National Harbours Board Act, the Government Harbours and Piers Act, the Harbour Commissions Act, the Canada Shipping Act and the Fishing and Recreational Harbours Act. We will resume consideration of Clause 1 at the moment.

I would like to notify the committee that we have received telegrams from Montreal which basically say that they are in agreement with the bill. I believe copies of this telegram have been circulated to members. We have also received a telegram from the Hon. W.G. Bishop, Minister, New Brunswick Department of Transportation, Fredericton. That will also be circulated to members so I will not take the time of the committee to read them. The one from the Government of New Brunswick was quite lengthy.

We also have a letter from the Mayor of Vancouver which I would ask Mrs. Mitchell to read into the record, please.

Mrs. Mitchell: Thank you, Mr. Chairman. The letter from Mr. Harcourt, Mayor of Vancouver, is to:

Dear Mr. Dionne: In as much as the Minister of Transport has explained to our satisfaction the City of Vancouver substantive concerns about Bill C-92, I do not believe that we need to appear before you. However, while we support the bill, we also believe it is essential to incorporate an amendment giving legislative authority to the banking concept outlined by the Minister of Transport on page 10 of the brochure entitled *Canadian Ports Bill* which reads as follows: "Any funds transferred from a local port corporation to the parent Corporation would be treated as if they were deposited in a bank, to earn interest and to be subject to withdrawal by the local port depositor when they are required." Therefore, we request that this one amendment be made before you report back to Parliament. Yours truly, Mr. Harcourt.

The Chairman: Thank you, Mrs. Mitchell. I might also inform the committee that we have a message from the Canadian Ports and Harbours Association as a result of instructions to the clerk from the Subcommittee on Procedure and Agenda. Miss Sirpaul contacted this organization to ask if they wished to appear. They said in reply:

Other than advising the Committee, the membership of the association, comprising all federal ports and harbours in

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

[Translation]

Le lundi 5 juillet 1982

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît. Le Comité peut entendre des témoignages sans qu'il y ait quorum, pourvu qu'il y ait des représentants du gouvernement et du parti de l'opposition officielle.

Nous reprendrons l'étude du Bill C-92, Loi modifiant la Loi sur le Conseil des ports nationaux, la Loi sur les ports et jetées de l'État, la Loi sur les Commissions de port, la Loi sur la marine marchande et la Loi sur les ports de pêche et de plaisance. Nous allons reprendre l'étude de l'article 1.

J'aimerais informer le Comité que nous avons reçu des télégrammes de Montréal qui expriment essentiellement un appui à l'égard du projet de loi. Je pense que des copies de ce télégramme ont été distribuées aux membres. Nous avons également reçu un télégramme de la part de l'honorable W.G. Bishop, ministre des Transports du Nouveau-Brunswick, Fredericton. Ce télégramme vous sera également distribué, alors je ne prendrai pas le temps du Comité pour les lire. Le télégramme du gouvernement du Nouveau-Brunswick était assez long.

Nous avons aussi une lettre du maire de Vancouver, et je demanderais à M^{me} Mitchell de la lire pour qu'elle soit consignée au compte rendu.

Mme Mitchell: Merci, monsieur le président. La lettre de M. Harcourt, maire de Vancouver, dit ce qui suit:

Monsieur Dionne, étant donné que le ministre des Transports a expliqué de façon satisfaisante les préoccupations de la ville de Vancouver en ce qui concerne le Bill C-92, je ne crois pas que nous ayons à comparaître devant vous. Cependant, bien que nous appuyons le projet de loi, nous estimons qu'il est indispensable d'y incorporer un amendement qui entérinerait dans la loi le principe bancaire énoncé par le ministre des Transports à la page 10 de la brochure intitulée *Canadian Ports Bill* qui dit ce qui suit: «Toute somme transférée d'une société de port locale à la société mère devrait être considérée comme s'il s'agissait d'un dépôt à la banque, portant intérêt, et pouvant être retiré par le déposant du port local au besoin.» Par conséquent, nous demandons que cet amendement soit apporté avant que vous ne fassiez rapport au Parlement. Veuillez agréer, monsieur, l'expression de mes sentiments distingués. M. Harcourt.

Le président: Merci, madame Mitchell. Nous avons aussi un message de l'Association des ports et havres du Canada par suite d'instructions au greffier du Sous-comité du programme et de la procédure. M^{lle} Sirpaul a communiqué avec l'Association pour lui demander si elle souhaitait comparaître. Voici la réponse qu'elle a reçue:

Les membres de l'association regroupant tous les ports et havres fédéraux du Canada ont adopté à l'unanimité lors de

[Texte]

Canada, passed a resolution at its last annual meeting unanimously endorsing the proposed ports policy. So, we do not feel it necessary to make any additional representation to the Committee.

That is for the committee's information.

• 2020

I welcome at this time Mr. Gordon Sinclair, who is no stranger to the committee. He is the Administrator of Canadian Marine Transportation, Administration, Department of Transport. I would ask him to introduce the witnesses he has with him and the four observers who are sitting just behind him. Would you proceed with the introductions, please, Mr. Sinclair.

Mr. Gordon M. Sinclair (Administrator, Canadian Marine Transportation Administration, Department of Transport): Thank you, Mr. Chairman. With me tonight are Mr. David Watt, Director of the Ports Policy Implementation group; Mr. Denis Lefebvre, the departmental General Counsel; Mr. Robert Innes, Chairman of the St. John's Port Authority, Newfoundland; Mr. Gerry Simmons, Chairman of the Halifax Port Authority; Mr. Glenn McPherson, Chairman of the Vancouver Port Authority; and Mr. Roméo Boyer, Chairman of the Montreal Port Authority.

The Chairman: Thank you very much. I would just like to take the opportunity to welcome all of the witnesses, particularly the observers, the chairmen of the various port authorities. I hope you will leave with the distinct feeling that members of this committee take ports and harbours policy very seriously. Thank you for coming.

Mr. Sinclair, do you have any opening remarks you would like to make?

Mr. Sinclair: No, Mr. Chairman, I do not think so at this point.

The Chairman: I believe it is the wish of the committee to go directly to clause-by-clause study of the bill. I would therefore ask unanimous consent of the committee to stand Clause 1. Is that agreed?

Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, just before we stand Clause 1, one or two of my colleagues, Mr. McCain particularly, would like to ask one or two questions on Clause 1, and then, hopefully, we can move. From our side, I think Mr. McCain is the only one with questions on the first part. They are of a general, broad nature, but very important. So if I might, with that, turn back to you, Mr. Chairman, to turn over to Mr. McCain the position we traditionally enjoy.

Mr. Cook: Mr. Chairman, before Mr. McCain speaks, I would bring to your attention that in connection with going clause-by-clause we do have witnesses appearing before this committee tomorrow, and it is my understanding that we may be able to go back to a clause, depending on the testimony of these witnesses, and then propose an amendment in view of the testimony that would be coming up tomorrow.

[Traduction]

leur dernière réunion annuelle une résolution appuyant le projet de politique concernant les ports. Alors, nous ne croyons pas qu'il soit nécessaire de faire d'autres représentations auprès du Comité.

C'était à titre d'information pour le Comité.

Je voudrais maintenant souhaiter la bienvenue à M. Gordon Sinclair qui est bien connu du Comité. Il est l'administrateur de l'Administration canadienne du transport maritime, ministère des Transports. Je lui demanderais de nous présenter les témoins qui l'accompagnent et les quatre observateurs qui sont assis juste derrière lui. Pourriez-vous passer aux présentations, s'il vous plaît, monsieur Sinclair.

M. Gordon M. Sinclair (administrateur, Administration canadienne du transport maritime, ministère des Transports): Merci, monsieur le président. J'ai à mes côtés ce soir M. David Watt, directeur de la mise en oeuvre de la politique portuaire; M. Denis Lefebvre, conseiller juridique du ministère; M. Robert Innes, président de l'Administration du port de Saint-Jean, Terre-Neuve; M. Gerry Simmons, président de l'Administration du port de Halifax; M. Glenn McPherson, président de l'Administration du port de Vancouver; et M. Roméo Boyer, président de l'Administration du port de Montréal.

Le président: Merci beaucoup. J'aimerais souhaiter la bienvenue à tous les témoins, particulièrement aux observateurs, aux présidents des diverses administrations portuaires. J'espère que vous allez quitter la réunion avec la nette impression que les membres du Comité s'intéressent très sérieusement à la politique des ports et havres. Merci de votre présence.

Monsieur Sinclair, avez-vous une déclaration préliminaire à faire?

M. Sinclair: Non, monsieur le président, pas à ce moment-ci.

Le président: Je pense que le Comité souhaite procéder immédiatement à l'étude article par article du projet de loi. Je demanderais donc le consentement unanime du Comité pour qu'on réserve l'étude de l'article premier. Est-ce convenu?

Monsieur Forrestall.

M. Forrestall : Monsieur le président, avant que nous réservions l'étude de l'article premier, un ou deux de mes collègues dont M. McCain en particulier aimeraient poser quelques questions au sujet de cet article et ensuite, nous pourrions continuer, nous l'espérons. Je pense que M. McCain est le seul qui a des questions sur la première partie. Il s'agit de questions de nature générale, mais qui n'en sont pas moins très importantes. Alors, si vous me permettez, j'aimerais céder la parole à M. McCain pour qu'il joue le rôle qu'il a l'habitude de jouer.

M. Cook: Monsieur le président, avant que M. McCain ne prenne la parole, j'aimerais vous signaler qu'en ce qui concerne l'étude article par article du projet de loi, il y a encore des témoins qui doivent comparaître devant le Comité demain, et il se peut que nous ayons à revenir sur un article, selon le témoignage que nous entendrons, et que nous ayons à proposer un amendement en fonction de ces derniers.

[Text]

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, we had earlier agreed, I hope, that we would stand virtually every clause until such time as we had heard witnesses. I think there was some general agreement that that did not preclude us from, in effect, dealing with the bill clause-by-clause, and that by standing Clause 1 we would then be able to go back to any clause that we may or may not have dealt with with a view to opening it up for an amendment, subject to the members' wishes, after we had heard from, I believe, Mr. Man or any others who might want to appear in front of us, but that that was not to, in any way, deter our moving clause-by-clause.

I think that was simply an understanding we had, although it may disturb our distinguished clerk from time to time that we open up clauses we had passed. I think we are masters of our own procedure, and the shortness of time made it necessary for us to put this kind of a caveat on the record. I think we did that at our last meeting, subject to the parliamentary secretary's comments. Perhaps the vice-chairman might address himself to that point because he . . .

• 2025

Mr. Deniger: On the same point of order, Mr. Chairman, I think the situation is precisely as described by Mr. Forrestall.

The Chairman: It is not an unusual procedure that I have seen followed in committee and I have no difficulty with it as long as the committee agrees. I do not see any reason why we should not proceed in that fashion. Is that agreed?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Mr. McCain, please.

Mr. McCain: Mr. Chairman, through you, I would like to ask somebody, after the forgiveness of capital debt by the government for the various harbours, what capital debt charges will have to be included in budgets of the various ports of Canada? We know, for instance, that the Port of Saint John will have a capital debt which it will have to pay and that the Port of Halifax will have. What will be the capital debts for which other ports, under the National Harbours Board or under this proposed act, any ports which will be covered by this proposed act . . . what will be their capital charges for budgetary purposes?

The Chairman: If it is through me, I am going to direct it to Mr. Sinclair.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, subsequent to the refinancing of the National Harbours Board, which was accomplished in December 1980, there was a total of approximately \$25,700,000 in outstanding debts left, for a total of six ports in the National Harbours Board system, of varying amounts. Over half of that amount was for the Port of Montreal and the Port of Vancouver. The interest charges on those debts were also of varying amounts because the debts continued over, were

[Translation]

M. Forrestall: Monsieur le président, nous nous étions déjà entendus, j'espère, sur le fait que nous réserverions l'étude de presque tous les articles jusqu'à ce que nous ayons entendu les témoins. Je pense qu'on avait accepté en général que cela ne nous empêchait pas, en fait, d'étudier le bill article par article, et qu'en réservant l'étude de l'article premier, nous pouvions par la suite revenir sur n'importe quel article pour l'étudier ou y apporter un amendement, selon la volonté des membres, après que nous aurions entendu, je pense, le témoignage de M. Man ou celui de tout autre témoin désirant comparaître devant nous, mais cela ne devait aucunement nous empêcher de procéder à l'étude article par article du projet de loi.

Je pense que c'était simplement une entente qui était intervenue, bien que cela puisse déranger notre éminent greffier de temps à autre si nous revenons sur des articles que nous avions sautés. Je pense que nous pouvons décider nous-mêmes de la procédure du Comité, et comme nous avons peu de temps à notre disposition, nous avons dû exprimer notre position pour le compte rendu. Je pense que c'est ce que nous avons fait à notre dernière réunion, sous réserve des commentaires du secrétaire parlementaire. Le vice-président pourrait peut-être dire quelque chose là-dessus parce que . . .

M. Deniger: Au sujet du même rappel au Règlement, monsieur le président, je pense que la situation est exactement celle que vient de nous décrire M. Forrestall.

Le président: Ce n'est pas une procédure inhabituelle pour un comité, et je n'ai aucune objection à ce que nous procédions ainsi, pourvu que le Comité soit d'accord. Je ne vois pas pourquoi nous ne pourrions pas procéder de cette façon. D'accord?

Des voix: D'accord.

Le président: Monsieur McCain, s'il vous plaît.

M. McCain: Monsieur le président, par votre intermédiaire, j'aimerais demander à quelqu'un de me dire quelles imputations devront être portées au budget des divers ports du Canada après la remise de la dette des divers ports par le gouvernement? Nous savons, par exemple, que le port de Saint-Jean aura une dette à rembourser, et il en sera de même pour le port de Halifax. Quelle sera la dette des autres ports aux termes de la Loi sur le Conseil des ports nationaux ou en vertu du présent projet de loi, quelles seront les imputations aux fins budgétaires pour tous les ports visés par le projet de loi?

Le président: Je vais demander à M. Sinclair de répondre à cette question.

M. Sinclair: Monsieur le président, suite au refinancement du Conseil des ports nationaux effectué en décembre 1980, il restait une dette totale d'environ 25.7 millions de dollars répartis non également entre six ports du Conseil des ports nationaux. Plus de la moitié de cette somme concernait le port de Montréal et celui de Vancouver. Les frais d'intérêt sur ces dettes étaient également variables étant donné que les dettes qui ont été reportées ont été consolidées, et un taux moyen

[Texte]

wrapped up together and an average rate of interest was computed on the debts then outstanding at the port and utilized for the balance of a 20-year period from December 31, 1980. In addition, the Port of Saint John has an indebtedness to the Province of New Brunswick of approximately . . . I think it is somewhere between \$20 million and \$22 million at the present time, representing a capital contribution by way of loan made by the Province of New Brunswick towards the construction of the Brunterm container terminal at Saint John.

Mr. McCain: And Halifax has . . . ?

Mr. Sinclair: Halifax does not have any debt.

Mr. McCain: Then were the contributions of the provinces and of the municipalities picked up by the federal government or are they still . . . ? Were they advances? Were they loans or grants?

Mr. Sinclair: The contributions made by the Province of Nova Scotia to the new Fairview container terminal, approximating some \$6 million, was by way of a grant, free and clear, to the Port of Halifax.

Mr. McCain: They had earlier contributions to facilities and construction in Halifax. Was that too in the form of a grant?

Mr. Sinclair: In the past there were loans to the Port of Halifax by the federal government. To my knowledge, there have not been any loans by the Province of Nova Scotia to the Port of Halifax.

Mr. McCain: I am sure that Mr. Forrestall knows much more than I do about that and I am probably over-stepping my bounds and interfering with his earth. But the \$22 million does still exist as a capital cost against the Port of Saint John and must be repaid to somebody unless it is forgiven.

Mr. Sinclair: That is correct. It is repayable to the Province of New Brunswick.

• 2030

Mr. McCain: But it was the responsibility of the Government of Canada to repay it, but it is not paid by the Port of Saint John; it was paid, as I understood the contract, Mr. Chairman, first to the National Harbours Board who, upon receipt of revenue, in turn paid to the Province of New Brunswick that portion which was due to New Brunswick of the year's operation.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, that is not correct.

Mr. McCain: Fine.

Mr. Sinclair: The money was advanced by the Province of New Brunswick to the Port of Saint John. There were also moneys advanced by the federal government to the National Harbours Board for the Port of Saint John for the Brunterm terminal. Those loans have been forgiven as part of this clean-up of the debt of December 31, 1980, but the debt owing to the Province of New Brunswick remains outstanding and is

[Traduction]

d'intérêt a été calculé sur le solde de la dette et utilisé pour le reste de la période de 20 ans d'amortissement à compter du 31 décembre 1980. En outre, le port de Saint-Jean doit à la province du Nouveau-Brunswick la somme d'environ . . . Je pense que la dette s'élève entre 20 millions de dollars et 22 millions de dollars à l'heure actuelle, et elle représente une contribution sous forme de prêt consenti par la province du Nouveau-Brunswick pour l'aménagement du terminal de conteneurs de Brunterm à Saint-Jean.

M. McCain: Et Halifax a une dette . . . ?

M. Sinclair: Halifax n'a pas de dette.

M. McCain: Alors, les contributions des provinces et des municipalités ont-elles été absorbées par le gouvernement fédéral ou sont-elles encore . . . ? Est-ce qu'il s'agissait d'avances? Est-ce qu'il s'agissait de prêts ou de subventions?

M. Sinclair: Les contributions faites par la province de la Nouvelle-Écosse en vue du nouveau terminal de conteneurs de Fairview, contributions qui s'élevaient à quelque 6 millions de dollars, constituaient un octroi, libre et clair, accordé au port de Halifax.

M. McCain: Il y avait déjà eu des contributions pour fins d'installations et d'aménagement à Halifax. Est-ce qu'il s'agissait aussi d'une forme d'octroi?

M. Sinclair: Dans le passé, le gouvernement fédéral avait consenti des prêts au port de Halifax. À ma connaissance, la province de la Nouvelle-Écosse n'a pas fait de prêts au port de Halifax.

M. McCain: Je suis sûr que M. Forrestall en sait beaucoup plus que moi à ce sujet et j'empiète probablement sur son terrain. Mais la dette de 22 millions de dollars du port de Saint-Jean existe toujours et doit être remboursée à quelqu'un à moins qu'elle ne soit effacée.

M. Sinclair: C'est exact. Cette dette doit être remboursée à la province du Nouveau-Brunswick.

M. McCain: Mais il appartenait au gouvernement du Canada de la rembourser, et elle n'a pas été remboursée par le Port de Saint-Jean; elle a été payée, si j'ai bien compris le contrat, monsieur le président, d'abord au Conseil des ports nationaux qui, après avoir touché ses revenus, a remboursé à la province du Nouveau-Brunswick la portion qui lui était due pour les opérations de l'année.

M. Sinclair: Monsieur le président, ce n'est pas exact.

M. McCain: Très bien.

M. Sinclair: La province du Nouveau-Brunswick a avancé de l'argent au Port de Saint-Jean. Le gouvernement fédéral a également avancé des fonds au Conseil des ports nationaux pour le Port de Saint-Jean, pour le terminus Brunterm. Ces prêts ont été effacés dans le cadre de ce programme de remise de la dette du 31 décembre 1980, mais ce qui était dû à la province du Nouveau-Brunswick reste dû et il appartient au

[Text]

the responsibility of the Port of Saint John to repay to the Province of New Brunswick.

Mr. McCain: Mr. Chairman, it would seem to me that if we have \$26 million, if I remember correctly that was the figure of capital requirement between Montreal and Vancouver, the \$22 million is an inordinate amount of money to leave as a responsibility of the Port of Saint John in the Province of New Brunswick. If it is the policy of the government to forgive these loans, why not look after them all? I suppose my difference with the witness is somewhat technical and the method of repayment, I suppose the moving of that payment is again a technicality, but the province was assured that it would in fact receive its money, the property which was constructed became the property of the National Harbours Board immediately and in due time without lien or liability. There was no interest to be paid to the Province of New Brunswick for that loan, and I believe I am correct in that. It was an advance without interest.

I would submit to you that I think we should, as parliamentarians, as a whole, be fair to the system, and I would like to see us sort of commit ourselves in this structure, that if we are to forgive the debts of the ports of Canada, that we should attend to them all. We gave away over half a billion dollars and I think that was the right thing to do. I do not quarrel with that in the form of assets, but I do quarrel with the incomplete job which has been done on the unnecessary, or the, I think, unequal burden which has been placed on the Port of Saint John versus the other ports of Canada.

I appeal to the witnesses here to make those representations to the minister and to ask that there be, in fact, fair play for all ports of Canada, including Vancouver, Montreal, Saint John and others with liabilities. I think they should all start with an even start on established facilities, Mr. Chairman.

Would the witnesses be interested in making such representations to the minister and would he be interested in reporting to us?

The Chairman: As you correctly stated, Mr. McCain, I think that is a representation you are making, and I would ask the witness to respond to it for the benefit of all members of the committee, of course, as well as Mr. McCain, and then answer Mr. McCain's question as to whether or not you would be interested in making that representation to the minister.

Mr. Sinclair: Since the holder of the indebtedness is the Province of New Brunswick, the Province of New Brunswick is at liberty to forgive the debt, if they wish. I do not believe that is what Mr. McCain has in mind. I believe that he has in mind that the federal government should repay the debt in cash to the Province of New Brunswick and that representation has been made several times before to respective Ministers of Transport, including the present one.

Mr. McCain: If the department wishes to take that position, would they then in fact deed that part of the harbour to the Province of New Brunswick? I am sure the province—I, as a

[Translation]

Port de Saint-Jean de rembourser la province du Nouveau-Brunswick.

M. McCain: Monsieur le président, il me semble que si nous avons 26 millions de dollars, si je me souviens bien de la dette appartenant à Montréal et Vancouver, il me semble que 22 millions de dollars est une somme excessive que doit rembourser à la province du Nouveau-Brunswick le Port de Saint-Jean. Si c'est la politique du gouvernement d'effacer ces dettes, pourquoi ne pas toutes les effacer? Je suppose que le différend qui m'oppose au témoin repose sur des considérations techniques et sur la méthode de remboursement; je suppose que le transfert de ce paiement est encore une question technique, mais la province a été assurée qu'elle toucherait effectivement son dû, les installations qui ont été aménagées devenaient immédiatement la propriété du Conseil des ports nationaux et, à la longue, sans privilège ou obligation. Il n'y avait pas d'intérêts payables à la province du Nouveau-Brunswick sur cet emprunt, et je pense que j'ai raison. Il s'agissait d'une avance sans intérêt.

Je pense que nous devrions, en tant que parlementaires, être justes à l'égard du système, et j'aimerais que nous prenions un engagement dans le cadre de cette politique; si nous effaçons les dettes des ports du Canada, nous devrions effacer toutes les dettes. Nous avons accordé plus d'un demi milliard de dollars, et je pense que nous avons eu raison de le faire. Je n'ai aucune objection à cela en terme d'actif, mais je m'oppose au fait que la dette n'a pas été effacée sur toute la ligne, et je m'oppose au fait que le Port de Saint-Jean ait un fardeau à supporter par rapport aux autres ports du Canada.

Je demande aux témoins de faire ces représentations au ministre et de demander que tous les ports du Canada soient traités également, y compris ceux de Vancouver, de Montréal, de Saint-Jean et les autres. Je pense qu'ils devraient tous commencer sur le même pied avec les installations en place, monsieur le président.

Les témoins seraient-ils intéressés à faire de telles démarches auprès du ministre, et voudraient-ils nous en rendre compte?

Le président: Comme vous l'avez si bien dit, monsieur McCain, je pense que c'est une représentation que vous faites, et je demanderais au témoin de nous faire part de ses commentaires, ensuite de dire à M. McCain s'il est prêt à faire cette représentation au ministre.

M. Sinclair: Étant donné que le créancier est la province du Nouveau-Brunswick, celle-ci a le loisir d'effacer la dette si elle le désire. Je ne pense pas que c'est ce que M. McCain a à l'esprit. Je pense qu'il voudrait que le gouvernement fédéral rembourse la dette en espèces à la province du Nouveau-Brunswick et cette demande a été faite à plusieurs reprises déjà aux ministres des Transports successifs, y compris l'actuel ministre.

M. McCain: Si telle est la position du ministère, serait-il prêt à céder cette partie du havre à la province du Nouveau-Brunswick? Je suis sûr que la province—moi-même, en tant

[Texte]

member would be quite happy to have either settlement, but I do not wish to see the Port of Saint John encumbered with a capital cost of \$20 million, while the rest of the National Harbours Board ports of Canada are encumbered with \$26 million in total.

The Chairman: Mr. Sinclair.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, the arrangement was entered into several years ago on a firm basis. If Mr. McCain wishes, I will be glad to take his representation back and present it to the Minister.

Mr. McCain: I have one final question. In view of the pressure or the representations that have been made by the Minister of Transportation, would the department reconsider the opportunity of a provincial government to make an appointment to the boards of these harbours in which provinces they are located, particularly to the Province of New Brunswick, which still has the equity which it has in that port, Mr. Chairman?

• 2035

The Chairman: I will ask the witness to comment, but I suspect that is a question only the minister could answer definitively.

Mr. McCain: Will he be back to any meetings of this committee?

The Chairman: It is my understanding that a request has been made for the minister to return. Of course, his answer was the answer he normally gives, that he is at the disposal of the committee when we wish to have him appear before us. Do you wish to comment on that, Mr. Sinclair?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, as to the minister's presence, I know he . . .

The Chairman: No, no, not to his presence, but as to whether or not it would be possible to have the provincial governments make an appointment.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, the provincial government made a loan to the National Harbours Board. It is not the usual practice to grant a lender of funds, the provider of the basis of financing of a project, a seat on the board of directors. It has never been advanced that we should do that in this particular case because of the indebtedness of the Port of Saint John, the National Harbours Board, to the Province of New Brunswick.

Mr. McCain: Mr. Chairman, he did not answer the last question, but I think that demands a comment.

If what is being said is that a loan to the National Harbours Board should not be paid, but that a commitment of the National Harbours Board or an expenditure by the National Harbours Board in any other port of Canada is to be forgiven, I think it is hair splitting. It does not remove the responsibility of that board in Saint John to defray the \$20 million and it is not in any way comparable to the treatment which has been given other ports in Canada, that New Brunswick should have

[Traduction]

que député, je serais très satisfait de l'une ou l'autre solution, mais je ne veux pas que le Port de Saint-Jean soit pris avec une dette de 20 millions de dollars, alors que les autres ports du Conseil des Ports nationaux se partagent une dette globale de 26 millions de dollars.

Le président: Monsieur Sinclair.

M. Sinclair: Monsieur le président, l'entente a été conclue il y a plusieurs années et les termes étaient fixes. Si M. McCain le désire, je me ferai un plaisir de faire cette représentation au ministre.

M. McCain: J'ai une dernière question. Compte tenu de la pression exercée sur le ministre des Transports ou des représentations qui ont été faites par celui-ci, le ministère serait-il prêt à étudier de nouveau l'opportunité pour un gouvernement provincial de communiquer avec les conseils des ports de la province où ils sont situés, particulièrement dans la province du Nouveau-Brunswick, qui détient toujours un avoir dans ce port, monsieur le président?

Le président: Je puis demander au témoin ce qu'il en pense, mais je crois qu'il revient au ministre lui-même de répondre à la question.

M. McCain: Le ministre reviendra-t-il devant le Comité?

Le président: Je pense que la demande lui a été faite. Evidemment, il a répondu, comme il le fait toujours, qu'il était à la disposition du Comité et qu'il était prêt à témoigner de nouveau. Vous voulez dire quelque chose à ce sujet, monsieur Sinclair?

M. Sinclair: En ce qui concerne la présence du ministre au Comité, je sais . . .

Le président: Pas au sujet de la présence du ministre au Comité, au sujet de la possibilité que les gouvernements provinciaux procèdent à des nominations.

M. Sinclair: Monsieur le président, le gouvernement provincial a consenti un prêt au Conseil des ports nationaux. Mais habituellement les prêteurs, ceux qui financent les projets, n'ont pas un siège au conseil d'administration. Il n'a jamais été non plus question dans ce cas que nous procédions de cette façon à cause de la dette du port de Saint-Jean, du Conseil des ports nationaux, à la province du Nouveau-Brunswick.

M. McCain: Monsieur le président, le témoin n'a pas répondu au dernier élément de la question, mais sa réponse amène un commentaire.

Si on dit qu'un prêt au Conseil des ports nationaux ne doit pas être payé mais qu'un engagement de la part du Conseil des ports nationaux ou une dépense de la part du Conseil des ports nationaux dans n'importe quel autre port du Canada doit être rayée des comptes, on coupe les cheveux en quatre. Le Conseil est toujours responsable de 20 millions de dollars à Saint-Jean. Or, il n'est pas juste que le Nouveau-Brunswick ait droit seulement à 22 millions de dollars alors que les autres ports du

[Text]

\$22 million and the rest of Canada \$26 million in capital liability.

I will plead again. I think it is inequitable. I think it is nit-picking. By the agreement, the harbour is the property of the National Harbours Board. It is not the property of the Port of Saint John. It was the property of the National Harbours Board, and it was understood that it would always be the property of the National Harbours Board. The province had no title, no lien, no nothing except an advancement to a Crown corporation for which all other bills have been forgiven and, Mr. Chairman, I cannot comprehend the attitude of the department. I do not blame the witness because he does not make the policy; he only communicates it to us, so there is nothing personal in what I am saying. I submit that the policy is a nit-picking policy and unfair to that point.

Now, in view of the fact that they have a contribution, I ask again, and again it has to be a representation: will they give consideration to the Minister of Transport of the Province of New Brunswick, to their right to appoint a member to the board that is to look after the Port of Saint John?

The Chairman: Do you wish to comment, Mr. Sinclair?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, I believe the Minister of Transport covered the question of appointments and the selection of appointees at a previous meeting of this committee, and I have nothing further to add to the statements he has made on the subject.

Mr. McCain: I have made my representation. Thank you very much.

The Chairman: Mr. McCain, I would only say that you have made your point, I believe, and I would think it unfair to push this particular witness any further. If the minister comes back, you will have an opportunity to make a representation to him or in the House. If and when, I should say.

Mr. Forrestall: It is not if; it is when the minister comes back. He has undertaken to come back, Mr. Chairman.

The Chairman: Yes, fine. Mr. Cook.

Mr. Cook: Just one statement before we lead to the procedure on the bill. I make this statement personally as a representative of west coast shipping interests and users of the harbour of Vancouver, of which a third is in my riding.

My statement may not even please my colleagues but, quite frankly, I find the proceedings in this committee rather offensive. This bill was introduced on February 1, and was not been called for second reading until late in June. It is suddenly called and it goes through the House in a couple of days. Now we are here in this committee dealing with perhaps one of the most important pieces of legislation to come out of this Parliament this year, and what have we done? We had a meeting last week and I note that we are meeting here, Monday night.

[Translation]

Canada obtiennent 26 millions de dollars en dépenses de capital.

Je le répète, ce n'est pas juste. C'est couper les cheveux en quatre. En vertu d'une entente, le port est la propriété du Conseil des ports nationaux. Il n'appartient pas à Saint-Jean mais au Conseil des ports nationaux. Il devait au départ toujours être la propriété du Conseil des ports nationaux. La province n'avait pas de titre de propriété, de privilège ou quoi que ce soit d'autre, ou un engagement de la part de la société de la Couronne dans le cadre duquel d'autres dépenses ont été rayées des comptes. Monsieur le président, je ne peux pas comprendre l'attitude du ministère. Je ne blâme pas le témoin parce que ce n'est pas lui qui établit les politiques. Il ne fait que nous les expliquer. Je ne l'attaque donc pas personnellement. J'estime cependant que la politique dans ce cas est tâtilonne et injuste.

Je répète ce qui est bien plus une demande qu'une question: puisque le ministre des Transport du Nouveau-Brunswick a apporté une contribution, a-t-on l'intention d'envisager la possibilité qu'il ait le droit de nommer un membre au conseil d'administration du Port de Saint-Jean?

Le président: Vous voulez répondre à la question, monsieur Sinclair?

M. Sinclair: Monsieur le président, je pense que le ministre des Transports a déjà parlé du choix des candidats en vue de ces nominations lors d'une réunion précédente du Comité. Je n'ai rien à ajouter à ses propos.

M. McCain: Je vous ai présenté mes instances. Je vous remercie de votre attention.

Le président: Monsieur McCain, je pense que vous avez eu l'occasion de présenter vos arguments. Il serait injuste que vous pressiez le témoin davantage. Si le ministre revient devant le Comité, vous pourrez aborder de nouveau la question avec lui. Vous aurez sans doute l'occasion de le faire à la Chambre également.

M. Forrestall: Vous ne devriez pas dire s'il revient mais quand il reviendra. Il a promis de revenir, monsieur le président.

Le président: Très bien. Monsieur Cook.

M. Cook: Je voudrais faire une observation avant d'aborder le projet de loi lui-même. Je le fais en tant que représentant personnel des armateurs de la côte Ouest et des usagers du port de Vancouver dont le tiers se trouve dans ma circonscription.

Il se peut que mes collègues ne soient pas d'accord, mais personnellement j'estime que les délibérations de ce Comité laissent beaucoup à désirer. Ce projet de loi a été présenté le 1^{er} février mais il n'a pas été mis en délibération pour la deuxième lecture avant la fin de juin. Il a été soudainement mis en délibération à ce moment-là et il restait à la Chambre seulement un ou deux jours. Il se retrouve devant le Comité maintenant; c'est un des projets de loi les plus importants dont le Parlement ait été saisi cette année; et que s'est-il produit?

[Texte]

[Traduction]

Le Comité a tenu une réunion la semaine dernière et il en tient une autre ce soir.

• 2040

I note the committee hearings are scheduled for 9:30 a.m. tomorrow; 11 a.m. tomorrow; 3:30 p.m. tomorrow and 8 p.m. tomorrow night and we are meeting again on Wednesday at 3:30 p.m.

Now, any number of members who may have things to say about this particular piece of legislation or questions they may wish to ask have a good many other duties in this House as well. I find this to be—and perhaps with the port bill it is inappropriate—but this looks like a pretty fine railway to run this bloody thing through committee as fast as possible and get it back before the House without the sober second thought a committee should be giving a bill of this nature.

Some hon. Member: Hear, hear!

The Chairman: I am going to interrupt here to tell you that I do not believe you have the right to reflect upon the proceedings of this committee. The committee is the master of its own organization; the committee did meet and decide the order of its meetings, and I think that kind of reflection on the proceedings of the committee and on the members of the committee is out of place. I would ask you to withdraw that allegation that it is a railroad job, because while I have missed previous meetings of this committee on this particular bill, this committee while it may have to deal with railways, is not in the habit of railroading anything.

Mr. Cook: Then, Mr. Chairman, these meetings should be spread out, rather than having four of them on one day, sir. That hardly gives adequate time for preparation for any meeting of the committee. I refuse to withdraw the remark, because that is exactly what it looks like when you are scheduling six meetings: one tonight, four tomorrow and one on Wednesday.

The Chairman: Mr. Deniger.

Mr. Deniger: It is sad to hear that from the hon. member, because if he was a permanent member of the transportation committee, he would realize that this is common practice for us to sit all day. We have that honour because this room was designated as the committee room of the Transport Committee. No one else can be in this room, so we have this room all day. This committee happens to be the most active of all the committees, and we happen to sit like this all the time for any piece of legislation; for estimates or for any study that we may have.

So, we could be accused of going against our policy to sit once or twice a week like most committees. This committee, of which I am the vice-chairman, I like because it is the most active of all committees. On the contrary, we are not railroading anything, we are just behaving as we have behaved at other times on all legislation and on all business.

Je remarque que des réunions du comité sont prévues pour 9h30, 11h00, 15h30 et 20h00 demain; il y a une autre réunion mercredi à 15h30.

Il se trouve que les députés qui pourraient avoir des choses à dire au sujet de ce projet de loi, des questions à poser, ont d'autres obligations à la Chambre. Je ne sais pas si le terme convient puisqu'il s'agit d'un projet de loi sur les ports, mais il me semble que c'est une tentative de faire avaler le plus rapidement possible le projet de loi au comité afin de le renvoyer à la Chambre sans une réflexion suffisante.

Des voix: Bravo!

Le président: Je vous interromps ici pour vous dire que sans moi vous n'avez pas le droit de mettre en doute la façon de procéder de ce comité. C'est le comité qui décide de sa propre procédure; il s'est réuni et a décidé de l'ordre de ses travaux. J'estime malvenu ce commentaire sur la façon dont le comité règle ses propres affaires et sur la conduite des membres du comité. Je vous demande de retirer votre accusation selon laquelle c'est une tentative de faire avaler le projet de loi au comité. J'ai été absent lors des réunions précédentes, mais je puis vous assurer qu'il n'est pas dans les habitudes de ce comité de faire avaler quoi que ce soit à ses membres.

M. Cook: Les réunions devraient être échelonnées sur une plus longue période de temps, monsieur le président. Il ne devrait pas y avoir quatre séances le même jour. Ce genre de délai ne permet pas de se préparer. Je ne retire pas mon observation parce que c'est exactement l'impression que j'ai lorsque je constate qu'il y a six réunions d'affilée prévues, une ce soir, quatre demain et une mercredi.

Le président: Monsieur Deniger.

M. Deniger: Il est malheureux d'entendre ce genre de commentaires de la part du député parce que s'il était membre permanent du comité des Transports, il saurait que ce comité a l'habitude de siéger des journées entières. Nous avons ce privilège parce que cette pièce est connue comme la pièce du comité des Transports. Personne d'autre que nous ne peut siéger ici. Nous avons cette pièce à notre disposition toute la journée. Il se trouve que ce comité est le plus actif de tous. Nous avons l'habitude de siéger de cette façon pour n'importe quel projet de loi, pour l'étude des prévisions budgétaires et autres.

Nous pourrions être accusés d'aller à l'encontre de nos politiques établies si nous siégeons une ou deux fois comme le font la plupart des autres comités. Il se trouve que ce comité, dont je suis le vice-président, est le plus actif de tous, et j'en suis fier. Nous ne voulons rien faire avaler à qui que ce soit. Nous procédons simplement comme nous avons l'habitude de procéder pour toutes les autres questions qui nous intéressent.

[Text]

This committee, in my view, happens to be the most non-partisan, the fairest and the best of all the committees in the House of Commons. I am quite shocked to hear the remarks of the hon. member, but if he is used to other committees that do not proceed this way, it is too bad. He should sit on this committee full time; then he would have another opinion, for sure.

Mr. Cook: Mr. Chairman, the only other comment that I would add is the fact that I believe this legislation is important enough that there should be more time between committee hearings in order to consider all of the testimony going to be here and all of the various aspects of each meeting, and you cannot do that if you are sitting from 9:30 in the morning until 10 o'clock at night.

I am on the record. As I said, I spoke for myself. I mean no disrespect to any other member of this committee. I just find this procedure offensive to me personally and it is a personal comment, sir.

The Chairman: I regret the comment is on the record and I want my regrets expressed.

Mr. Siddon.

Mr. Siddon: Mr. Chairman, I am just somewhat slightly concerned by Mr. Deniger's remarks, because while we all recognize this committee has worked very effectively on some very difficult and even controversial issues like the proposed domestic air carrier policy, he will recognize that when we had many meetings back-to-back, we also met on issues such as the domestic air carrier policy several weeks and heard countless witnesses on a very important subject.

I take this subject to also be equally important and one that would, in fact, if I had my way, demand the calling of witnesses and not be thrust upon this Parliament in the closing moments of this session when summer is upon us and when there is important business to be pursued in the House, to have this very important legislation railroaded through.

I will reinforce what Mr. Cook said, "railroaded through," in a very hurry-up procedure. I just surprisingly discovered tonight when I got off the airplane that we have five committee meetings and I am not prepared for them unfortunately, because of other business.

The Chairman: I guess the only comment I can make on that is that it is rather difficult for any committee to canvass all the members of the House to see when it is convenient for each one to sit on a particular committee.

Mr. Forrestall has indicated that he wishes to make a comment. Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, I have only one or two very brief comments to make.

Mr. Cook's remarks, of course, are understood in their proper context. I am sure he does not wish to castigate or reflect upon the judgment of members of this committee whatsoever. I trust that is the case with Mr. Siddon as well. I understand their concern and share their concern with respect

[Translation]

Monsieur le président, ce comité est celui qui démontre le moins d'esprit partisan, qui est le plus juste à l'égard de tout le monde. Je suis très surpris d'entendre ce genre de remarques de la part de l'honorable député. J'estime cependant que s'il n'est pas habitué à procéder comme nous le faisons, c'est malheureux pour lui. Il devrait siéger à ce comité à plein temps. Il aurait une autre attitude.

M. Cook: Monsieur le président, j'ajouterais seulement qu'il est impossible de se préparer suffisamment pour étudier un projet de loi aussi important, compte tenu des témoignages qui doivent être présentés et des divers éléments qui doivent être étudiés à chaque réunion, lorsque le comité siège de 9h30 à 22h00.

Comme je l'ai dit, j'ai parlé en mon nom personnel. Je n'ai pas voulu faire ombrage aux autres membres du comité. Je m'oppose personnellement à cette procédure et je fais une observation tout à fait personnelle, monsieur.

Le président: Je suis désolé que ce commentaire figure au compte rendu et je tiens à le souligner.

Monsieur Siddon.

M. Siddon: Monsieur le président, je suis un peu décontenancé par les observations de M. Deniger. Il est vrai que ce comité a travaillé très efficacement à examiner des questions aussi controversées que la politique proposée des transporteurs aériens intérieurs. M. Deniger doit admettre cependant que lorsqu'il y a eu plusieurs réunions d'affilée sur ces questions, elles ont été précédées, ces réunions, de semaines de discussions et d'innombrables comparutions de la part des témoins.

J'estime que le sujet dont nous sommes saisis aujourd'hui est tout aussi important et mériterait la convocation de nombreux témoins. Il ne devrait pas arriver sur le tapis à la dernière minute avant les vacances d'été, alors que d'autres questions importantes sont débattues à la Chambre. L'adoption d'un projet de loi aussi important ne devrait pas être forcée.

Je suis du même avis que M. Cook: c'est une procédure très «accélérée». J'ai été très surpris d'apprendre ce soir à ma descente d'avion que cinq réunions du comité étaient prévues. Je ne m'y étais pas préparé malheureusement à cause d'autres engagements.

Le président: Tout ce que je peux dire, c'est qu'il est très difficile pour n'importe quel comité de faire le tour de ses membres afin de voir quelles périodes exactement leur conviennent.

M. Forrestall a manifesté son intention de prendre la parole. Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Je n'ai qu'une ou deux brèves observations à faire, monsieur le président.

Les observations de M. Cook doivent être placées dans leur contexte. Je ne pense pas qu'il ait voulu mettre en doute le jugement des membres du comité. Je pense que M. Siddon est dans cette situation également. Je comprends les inquiétudes de ces député vis-à-vis de ce projet de loi. C'est une question

[Texte]

to this bill. This is a matter that has now been before this committee on and off for some six years and I think, if I may speak not necessarily for my own party but certainly for the sake of the good work this committee is capable of doing, that the remarks placed on the record are remarks made in the context of concern.

• 2045

I have said in the House of Commons, on behalf of my party, that this is not a bill with which we are overly happy. I have also said that it is a start and that we must move from the 1930s into the 1980s and we must give to the ports in Canada and to the port community at least a new bridge from which to move on to the goals that both Mr. Cook and Mr. Siddon are concerned about. They are not goals that are peculiar to the ports on the west coast of this country, they are those that are of some concern to Montreal in Quebec. They are goals that I know are of concern to Mr. McCain in St. John, New Brunswick, and certainly to myself and Mr. Crosbie, and I am sure to Gerald Regan in the Port of Halifax-Dartmouth. But we must, in my judgment, move with what under other circumstances may not be the most desirable of legislation, nevertheless we must now move with a piece of legislation—subject to some amendments that we hope to place, and which I am sure the New Democratic Party will hope to place on the record, and Mr. Cook as well—in the hopes of strengthening the bill. So I think we should perhaps now move to clause-by-clause consideration.

The Chairman: Is it agreed that we will then move to clause by clause?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: I thank Mr. Forrestall for his comment. I might also point out that the committee, while it is having rather intensive meetings, has not put any deadline on the hearings and will not in any way try to inhibit the proper discussion of the bill.

Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, on a point of order, before you go to clause-by-clause I wonder if I could have the indulgence and the courtesy of the committee to introduce someone I brought in with me, a member of the state legislature for Western Australia, Mr. Ron Leeson, who is who is curious and interested in how our committee system works.

The Chairman: Mr. Leeson, welcome.

Mr. Benjamin: The nicer looking one beside him is his wife, Sally.

The Chairman: Mr. and Mrs. Leeson, I want to take the opportunity to welcome you to our committee. It is nice to have you in Canada. I hope you enjoy your visit and I hope you will take away some good impressions from our committee. Thank you.

Mr. Benjamin: Lots of luck.

The Chairman: I am always an optimist, Mr. Benjamin.

[Traduction]

dont le Comité s'occupe de façon irrégulière depuis à peu près six ans, je dirais. Je ne parle pas nécessairement au nom de mon parti, ici, mais je pense que les observations qui viennent d'être faites se voulaient seulement le reflet de cette inquiétude et qu'elles devraient être interprétées comme telles pour le bien du Comité.

Je l'ai dit à la Chambre au nom de mon parti: le présent projet de loi ne suscite pas un enthousiasme délirant. Cependant, comme je l'ai indiqué, c'est un début. Nous devons essayer de passer des années 30 aux années 80 et de faire en sorte que les ports du Canada, ainsi que tous ceux qui y travaillent, aient une nouvelle possibilité de progresser. C'est tout ce que M. Cook et M. Siddon souhaitent. Il n'y a pas que les ports de la côte ouest qui sont concernés, mais également ceux de Montréal et de Québec. M. McCain, à Saint-Jean (Nouveau-Brunswick), moi-même, M. Crombie, M. Gerald Regan, j'en suis sûr, au port d'Halifax-Dartmouth, sommes tous intéressés. Il y aurait peut-être moyen d'avoir un projet de loi meilleur encore dans d'autres circonstances, mais je pense que nous devons essayer de faire des progrès, sans oublier les amendements que nous avons bien l'intention de présenter, comme le parti néo-démocrate, d'ailleurs, de même que M. Cook, en vue d'améliorer encore cette mesure. Je pense que nous devons passer à l'étude article par article à ce stade-ci.

Le président: Le Comité est-il d'accord?

Des voix: D'accord.

Le président: Je remercie M. Forrestall. Je signale en passant que même si le Comité a prévu des réunions assez groupées, il n'a pas fixé de date limite pour ses travaux et n'a nullement l'intention de limiter la discussion sur le projet de loi.

Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: J'invoque le Règlement, monsieur le président. Avant de passer à l'étude article par article du projet de loi, je demanderais la permission du Comité de présenter quelqu'un qui m'accompagne et qui est membre de l'Assemblée législative de l'Australie occidentale, M. Ron Leeson. Il est très intéressé par le fonctionnement des comités.

Le président: Bienvenue, monsieur Leeson.

M. Benjamin: La charmante personne qui l'accompagne est sa femme, Sally.

Le président: Je tiens à vous souhaiter la bienvenue au Comité, monsieur et madame Leeson. Nous sommes heureux de vous accueillir au Canada. J'espère que vous serez satisfaits de votre visite et que vous aurez une bonne impression de nos comités. Merci d'être des nôtres.

M. Benjamin: Bonne chance.

Le président: Je suis toujours optimiste, monsieur Benjamin.

[Text]

I ask unanimous consent to stand Clause 1.

Clause 1 allowed to stand.

On Clause 2

Mr. Mazankowski: At the bottom of page 2, "objective for the ports policy... for Canada", is that where we are? At Clause 2?

• 2950

The Chairman: Yes, where it says that Section 3 of the said Act is repealed and the following substituted therefor.

Mr. Mazankowski: I would like to ask a couple of questions about that, Mr. Chairman.

The Chairman: Are they on that clause?

Mr. Mazankowski: Yes.

On Clause 2

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I would like to ask the witness whether the objective of the port policy is consistent with the goals and objectives of the National Transportation Act. I guess I am somewhat concerned by the fact that we talk about a national port system that is effective, that is efficient, accessible and equitable. I notice the word "adequate" missing. The National Transportation Policy, which is the overall framework for policy in Canada, uses the words "economic, efficient and adequate". I think the word "adequate" is fairly important in any mode of transportation and I believe that in connection with a port system the word "adequate" is perhaps equally applicable. I am just wondering, Mr. Sinclair, if you could explain to the committee why the word "adequate" is not included and whether you have any opinion as to whether it should be included.

The Chairman: Mr. Sinclair.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, the objective is a direct lift from Bill C-50 and it was worked on extensively a couple of years ago with some great care and concern for the words that were in there, with the hope that the words we had put there would be the most effective words to govern a ports policy. We stressed that it would be an effective instrument of support for the achievement of... and we go on and we stress the word "efficiency". We stressed accessibility and equitable treatment. We stressed autonomy and we stressed co-ordination with other marine activities and surface and air systems. I think that what we have done is perhaps given a very elaborate definition... or perhaps gone further than the word "adequate" in defining what our objective and goal should be.

There are some people who have treated the word "adequate" as reflecting a bare minimum. That was not our intention in choosing these words. Rather, it was our intent to provide words of an objective, goal-setting nature that would test, stretch and initiate effort by the ports community in Canada to provide the best possible port system. So there was no reason why "adequate" was not used except the one I mentioned, that it sometimes has a minimum connotation, but

[Translation]

Je demande le consentement unanime du Comité pour réserver l'article 1.

L'article 1 est réservé.

Article 2

M. Mazankowski: Il est indiqué au bas de la page 2: «Politique portuaire nationale». C'est l'article dont il s'agit maintenant? À l'article 2?

Le président: Oui, là où on lit que l'article 3 de la loi est supprimé et est remplacé par ce qui suit.

M. Mazankowski: Monsieur le président, j'ai une ou deux questions à ce sujet.

Le président: A propos de cet article?

M. Mazankowski: Oui.

Article 2.

M. Mazankowski: Monsieur le président, j'aimerais demander au témoin si les objectifs de la politique relative aux ports est conforme aux buts et objectifs de la Loi nationale sur les transports. Nous avons beau parler d'un système portuaire national efficace, fonctionnel, accessible et équitable, je ne peux pas m'empêcher de constater que le mot «adéquat» n'est pas mentionné. La politique nationale des transports qui sert de cadre à la politique canadienne dans ce secteur utilise les termes «économique, efficace et adéquat». A mon sens, le terme adéquat est inhérent à tout bon système de transport et devrait s'appliquer également, je pense, à un système portuaire national. Monsieur Sinclair, pouvez-vous nous expliquer pour quelle raison le terme «adéquat» ne figure pas dans cette disposition; pensez-vous, personnellement, qu'il serait bon de l'ajouter?

Le président: Monsieur Sinclair.

M. Sinclair: Monsieur le président, le paragraphe relatif aux objectifs a été tiré tel quel du Bill C-50, dont les termes ont été étudiés, très soigneusement, il y a deux ans; à l'époque, on s'était attaché à trouver les mots les plus efficaces, les plus utiles à une politique portuaire. Nous avions observé que cela constituerait un moyen de parvenir à... enfin, nous insistons surtout sur le terme «efficacité». Nous parlons également d'accessibilité et d'équité. Nous parlons d'autonomie, et nous insistons sur la coordination avec les autres secteurs maritimes, les systèmes de transport aérien et de surface. En réalité, il s'agit probablement d'une définition extrêmement complexe, d'une définition de nos objectifs et de nos buts qui va au-delà du terme «adéquat».

Certains ont observé que le terme «adéquat» constituait un minimum vital. En choisissant ces termes, ce n'était pas notre propos; nous avons voulu, au contraire, exprimer un objectif par les termes que nous choisissons, trouver une formule qui constituerait un encouragement pour toutes les communautés portuaires du Canada, qui, toutes ensemble, contribueraient au meilleur système portuaire possible. Nous n'avons donc pas eu de raison particulière de mettre le terme «adéquat», sinon celle

[Texte]

we stressed what we felt were the very positive words. I think the wording in here, remembering our discussions in the past with the Ports Review Committee, is certainly reflective of the National Transportation Act.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, through you to Mr. Sinclair, the National Transportation Act has been something that has been kicked around to some extent over the last few years too and there has been a fairly significant school of opinion that suggests that it should be updated as well. I am just wondering whether, in the drafting of this particular piece of legislation, you are impeded in any way, shape or form by the inadequacy of the National Transportation Act, by the failure of the National Transportation Act to be updated to the realities of the '80s. It is some 15 years old, and there have been several attempts to look at the National Transportation Act to update it. Is there any area in which you find that it is inadequate to really put in place the kind of national port structure within that total transportation policy framework?

• 2055

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, I can state quite unequivocally that the National Transportation Act presented no constraint to us at all in our deliberations. Our task was to come forth with recommendations for a ports policy. We did that to the best of our abilities and recommended it to ministers, and we were in no way constrained by any piece of legislation other than the existing ports legislation.

Mr. Mazankowski: In proposed Section 3.(1)(e), you mention the importance of co-ordinating marine transport with other modes—surface, air, et cetera. In order to co-ordinate fairly, there also has to be reasonable, equal treatment of all modes. Does not the application of the fuel tax, which has been a rather controversial issue, being imposed against the marine sector while not against others make a bit of a fallacy out of an objective? I think, in order to co-ordinate, and that is a pretty all-encompassing word, and in order for the system to be effective and efficient to do all those things, it clearly has to be a measure of equal treatment to all modes. Does something like that not distort the fair and equal treatment of one mode vis-à-vis another?

The Chairman: Mr. Sinclair.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, at the time we went through these deliberations, the transportation compensation fuel recovery charge was not an issue. Your position with respect to that particular charge is well known, but I would suggest that if there is an inequity it hopefully will be of a temporary nature as fuel prices in Canada approximate world levels; that the effect of that particular charge will be significantly reduced. In fact, over the past year it has been significantly reduced.

In an attempt to mitigate some of the effects of that charge at a period of time of economic difficulty for the Canadian shipping industry, a number of changes were made to the

[Traduction]

que j'ai mentionnée, c'est-à-dire que certains y voient un minimum. Nous avons préféré insister sur les termes qui nous semblaient les plus positifs. D'après ce que je me rappelle de nos discussions avec le comité de révision des ports, l'énoncé que vous avez sous les yeux reflète finalement le fond de la Loi nationale sur les transports.

M. Mazankowski: Monsieur le président, monsieur Sinclair, la Loi nationale sur les transports a souvent été remise sur le tapis depuis quelques années, et nombreux sont ceux qui pensent que cette loi également mériterait d'être remise à jour. Je me demande si, pendant que vous rédigez cette mesure législative, vous avez été gênés par des insuffisances de la Loi nationale sur les transports, par le fait que cette loi ne correspond plus parfaitement aux réalités des années 80. Cette loi a maintenant une quinzaine d'années et a déjà été remise en question à plusieurs reprises, et on s'est demandé s'il ne conviendrait pas de la mettre à jour. Pensez-vous que certains passages de cette loi soient devenus insuffisants et que cela risque de menacer le succès d'une structure portuaire nationale, dans le cadre d'un système global de transport?

M. Sinclair: Monsieur le président, la Loi nationale sur les transports ne nous a absolument pas gênés, tout au long de nos délibérations. Nous étions chargés d'adopter des recommandations relatives à une nouvelle politique portuaire. C'est ce que nous avons fait, dans la mesure de nos possibilités; nous avons soumis les résultats aux ministres, et je peux vous assurer qu'aucune législation, à l'exception de la législation actuelle sur les ports, n'a constitué un obstacle.

M. Mazankowski: Dans le projet d'article 3.(1)e), vous parlez de l'importance de la coordination du transport maritime et des autres modes de transport, surface, air, etc. Pour effectuer cette coordination d'une façon équitable, il faut traiter tous les modes de transport également, raisonnablement. Ne pensez-vous pas que la nouvelle taxe sur le carburant, qui affecte le secteur maritime exclusivement, risque de porter atteinte sérieusement à cet objectif? Pour coordonner—et j'observe que c'est un terme assez vague—et pour mettre en place un système efficace et fonctionnel, il faut évidemment traiter tous les modes de transport de la même façon. Est-ce que ce genre de mesure ne porte pas atteinte à ce principe?

Le président: Monsieur Sinclair.

M. Sinclair: Monsieur le président, à l'époque où nous avons discuté de tout cela, il n'était pas encore question d'une taxe sur le carburant. Personne n'ignore ce que vous pensez de cette taxe, mais personnellement, j'espère que cette inégalité sera temporaire et qu'elle disparaîtra progressivement, au fur et à mesure que les prix du carburant, au Canada, se rapprocheront des prix mondiaux. Bref, viendra un moment où les effets de cette taxe deviendront négligeables. D'ailleurs, depuis un an, ces effets ont déjà diminué.

Pour mitiger une partie des effets de cette taxe, à un moment de difficultés économiques pour le secteur maritime canadien, un certain nombre de modifications ont été appor-

[Text]

administration of that particular charge. Freeing Canadian ships from any application of the charge in an in-ballast trip was one; eliminating any effect on the fishing industry was another; and taking into account regional pricing in the United States so that charges would never be above U.S. prices was another step that was taken by the National Energy Board to further assist in that particular regard. It is a difficult situation for the Canadian industry. Certainly, they have made their views known, and they regard it as somewhat of a handicap to them, but that was not an issue in the derivation of ports policy.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, Mr. Sinclair, are you satisfied with the bill insofar as the matter of equal treatment of all modes is clearly spelled out? In other words, is that principle of equal treatment of all modes clearly enough spelled out in this particular bill so as to prevent the possibility of unnatural distortion? If you are going to have an effective and efficient transportation system, one of the principles that has to be a guide to the achievement of that is the matter of equal treatment of all modes.

• 2100

From time to time, there are distortions that are imposed upon transportation systems as a result of government policy. I am just wondering whether we can, as legislators, ensure that this principle is clearly enough enshrined in a broad bill which encompasses ports policy, such as we are dealing with here, whether we can ensure that it is clearly enough defined at least to encourage the avoidance of such distortions in the future.

The Chairman: Mr. Sinclair.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, I think Mr. Mazankowski has put his finger on one of the main reasons why that particular statement is in this piece of legislation, which is to re-emphasize clearly, for those who will come after us in the administering of this policy, that equitable treatment is a principle and that fair co-ordination and fair treatment of all the modes that are engaged in port activity are certainly reinforced through this bill. I think the National Transportation Act also tries to do the same thing. However, we have addressed ourselves to the ports bill and not to the National Transportation Act.

Mr. Forrestall: It is a sad commentary, is it not?

Mr. Mazankowski: It really is because what you are really saying is that the national transportation policy, which is the umbrella legislation, which advocates equal treatment and equitable treatment, certainly has not prevented this kind of unequal treatment that has been imposed by government policy.

I guess I have made my point and I presume that you have made yours. But I thought it was important to have that on the record. Unfortunately, your interpretation really does not hold any water if it comes . . . It cannot be used in a court of law to make that point.

[Translation]

tées à cette disposition. C'est ainsi que les navires canadiens ont été totalement dispensés de cette taxe pour tous les trajets qu'ils effectuent à vide. D'autre part, l'industrie de la pêche a été totalement dispensée; enfin, on a tenu compte des prix régionaux aux États-Unis, pour que cette taxe ne dépasse jamais les prix américains; cette mesure a été adoptée par l'Office national de l'énergie, pour redresser encore la situation. Pour l'industrie canadienne, je reconnais que la situation est difficile. Les gens de l'industrie ont fait savoir ce qu'ils en pensaient; pour eux, c'est un obstacle, mais de toute façon, il n'y a pas de lien direct entre cela et la politique portuaire.

M. Mazankowski: Monsieur le président, monsieur Sinclair, est-ce que les dispositions du bill qui assurent un traitement égal de tous les modes de transport vous semblent satisfaisantes? Autrement dit, est-ce que ce principe du traitement égal de tous les modes de transport est suffisamment clairement énoncé pour ne pas risquer d'être déformé? Si vous voulez mettre en place un système de transport efficace et fonctionnel, l'un des principes fondamentaux que vous devrez suivre pour parvenir à vos fins, c'est celui du traitement équitable de tous les modes de transport.

Périodiquement, la politique gouvernementale impose des distortions au système de transport. Est-ce que, en notre qualité de législateurs, nous ne pourrions pas faire quelque chose pour que ce principe constitue un élément fondamental de cette législation, pour qu'il devienne, en quelque sorte, inébranlable, ce qui empêcherait de telles distortions à l'avenir?

Le président: Monsieur Sinclair.

M. Sinclair: Monsieur le président, M. Mazankowski a mis le doigt sur une des raisons clefs qui justifie cette déclaration dans le projet de loi; elle est là pour faire comprendre clairement à ceux qui nous suivront dans l'administration de cette politique, que le principe du traitement équitable et de la coordination harmonieuse de tous les modes de transport, liés d'une façon ou d'une autre aux activités portuaires, doit être considéré comme absolu. Je pense que la Loi nationale sur les transports essayait déjà d'établir cela. Mais je le répète, c'est du bill sur les ports que nous avons discuté, non pas de la Loi nationale sur les transports.

M. Forrestall: N'y voyez-vous pas une admission regrettable?

M. Mazankowski: Effectivement, parce qu'en réalité, cela revient à dire que la politique nationale des transports, la loi qui régit l'ensemble du système et qui établit déjà un traitement égal et équitable de tous les modes de transports, n'est pas parvenue à ses fins, n'a pas empêché le gouvernement d'introduire des injustices dans le système.

Mais je crois que vous m'avez compris, et j'imagine que vous aussi vous vous êtes fait comprendre. Il m'a semblé que cela méritait d'être souligné. Malheureusement, votre interprétation ne tiendrait pas si jamais . . . Bref, devant un tribunal, l'argument ne tiendrait pas debout.

[Texte]

I was just hoping that the wording in this bill is sufficient enough to prevent that, but I do not really hold out much hope because it is consistent, in that regard, with the basic national transportation principles outlined in proposed Section 3. Yet the distortions are created as a result of the application of policies that do accrue an element of unfairness and inequality.

The Chairman: Mr. Sinclair.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, I do not think I could sit here and give the hon. member any guarantee that there would never be any unequal treatment. There is always unequal treatment. The best we can do is continue to pursue equitable treatment to all as best we can and to rectify inequities if, as and when they occur.

The Chairman: Thank you. Thank you, Mr. Mazankowski.

Mrs. Mitchell.

Mrs. Mitchell: Thank you, Mr. Chairman. We have two amendments to Clause 2 which I would like to proceed with. The first one is . . .

The Chairman: Just a minute, Mrs. Mitchell. Mr. Cook has indicated a desire to ask questions on Clause 2 and it might be more efficient if we heard his questions before we had the proposal of any amendments.

Mr. Benjamin: Our amendments might solve his problem.

Mr. Cook: No, they do not.

Mrs. Mitchell: Nothing solves his problem.

Mr. Cook: No, as a matter of fact, your amendments are not that bad. However . . .

Mr. Benjamin: Now I am worried; there may be something wrong with them.

Mr. Cook: There are. He is.

Mr. Sinclair, I am really following up on Mr. Mazankowski's questions and I would like to use a specific instance which you may well be aware of, perhaps even more than I am. A good deal of container cargo from the Pacific Rim comes through the Port of Portland; it is loaded onto flatcars in the Port of Portland in California and comes directly through to southern Ontario. That cargo does not come through Vancouver, even though it may be a substantial amount on an individual ship. I am told the reason for this is that whereas the American railways will take that container cargo to Ontario and deadhead their flatcars back at no cost to the shipper, the Canadian railways refuse to do this, placing the American railways at a considerable price advantage, working totally to the detriment of the Port of Vancouver. Are you aware, sir, of the situation I am referring to?

• 2105

The Chairman: Mr. Sinclair.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, I am generally aware of the situation, but I am not aware that the situation between the railroads is exactly as Mr. Cook has stated it.

[Traduction]

J'espère seulement que l'énoncé de ce bill suffira à éviter ce genre de chose, mais en réalité je n'ai pas grand espoir car cela ressemble trop aux principes fondamentaux des transports nationaux qui figurent dans le projet d'article 3. Les distortions semblent inévitables chaque fois qu'on applique des politiques qui contiennent un élément d'injustice ou d'inégalité.

Le président: Monsieur Sinclair.

M. Sinclair: Monsieur le président, je vois mal comment je pourrais garantir à l'honorable député qu'il n'y aura jamais d'inégalité. Les inégalités sont inévitables. La meilleure solution est de continuer à rechercher l'équité dans la mesure du possible et de redresser les injustices si elles se produisent, au fur et à mesure.

Le président: Merci. Merci, monsieur Mazankowski.

Madame Mitchell.

Mme Mitchell: Merci, monsieur le président. Nous avons deux amendements à l'article 2 que je vais maintenant vous présenter. Le premier . . .

Le président: Un instant, madame Mitchell. Monsieur Cook a prévenu qu'il avait des questions à propos de l'article 2 et il vaudrait peut-être mieux commencer par là avant de passer aux amendements.

M. Benjamin: Nos amendements sont peut-être la solution au problème.

M. Cook: Pas du tout.

Mme Mitchell: Il n'y a pas de solution à son problème.

M. Cook: Non, et d'ailleurs vos amendements ne sont pas si mauvais que cela. Néanmoins . . .

M. Benjamin: Là, vous m'inquiétez; il doit y avoir quelque chose qui ne va pas dans nos amendements.

M. Cook: Effectivement. C'est vrai.

M. Sinclair, je reviens aux questions qui vous ont été posées par M. Mazankowski et je veux vous citer un cas précis, que d'ailleurs vous connaissez peut-être mieux que moi. Le port de Portland en Californie accueille un grand nombre de conteneurs en provenance des rives du Pacifique et ces conteneurs sont expédiés directement vers le Sud de l'Ontario. Ce fret-là ne passe pas par Vancouver même si parfois il constitue une proportion importante du chargement d'un navire. Apparemment, les chemins de fer américains acceptent d'expédier de fret en Ontario et ne facturent pas à l'expéditeur le retour à vide de leurs wagons; par contre, les chemins de fer canadiens refusent ce genre d'arrangement qui donne un avantage considérable aux chemins de fer américains, au détriment du port de Vancouver. Êtes-vous au courant de cette situation?

Le président: Monsieur Sinclair.

M. Sinclair: Monsieur le président, je suis au courant des généralités, mais je ne pense pas que l'effet soit exactement tel que M. Cook les rapporte.

[Text]

Mr. Cook: The reason I bring it up, sir, is that paragraph (e) says:

(e) is co-ordinated with other marine activities and surface and air transportation systems.

There does not look to me to be much co-ordination between the railways and the Port of Vancouver in terms of incoming cargo for Ontario which should be shipped through Canada rather than coming through American ports.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, there are a number of reasons why that cargo goes into Portland rather than Vancouver, but in addition to that we have no way of influencing cargo movement through an American port and onto an American railroad that enters Canada at some other point. There is an imbalance of traffic in favour of the Americans on the west coast, certainly, primarily due to the reasons of Portland, Seattle, San Francisco, and other U.S. west coast ports. The opposite situation happens to pertain on the east coast of the country; that the American destined cargo and American originating cargo flows through Canadian ports in the eastern part of the country.

We are also experiencing in international shipping a growing desire on the part of major container operators to have one or two at the most ports of call. Seeing as how the greatest percentage of the cargo on board ship coming from the Pacific, where there is a mixed cargo, tends to be for American destinations, their preference is to use an American port and use an American rail land bridge, either up into Canada and come across by Canadian railroad, or in some instances go across the United States.

We also have had in the past certain labour practices in the Port of Vancouver that have discouraged some shippers from using that port. I think in recent years the track record of the whole Canadian port system has been exemplary. We have not had a major labour disruption in any Canadian port for several years now, which has gone a great deal of way in re-establishing the reputation of Canadian ports as a reliable transportation link. However, the container operators who operate large vessels are looking for fast turn-around times and they are getting more and more away from multiport calls. If they can concentrate on one port, and if the railroads will subsidize the movement, then they will take advantage of it; and we do not have any direct means, certainly in the marine world, of changing that practice by force, although we do try to influence as best we can the movement of Canadian traffic through Canadian ports.

Mr. Cook: What you seem to be saying then, sir, is that "is co-ordinated with other marine activities and surface and air transportation systems" is meaningless, because you did not deny there was an imbalance in the Canadian rates from Vancouver to eastern Canada and those from the Oakland area to southern Ontario.

[Translation]

M. Cook: Si je soulève la question, monsieur, c'est à cause du paragraphe e) qui se lit:

e) dont les activités soient coordonnées avec celles du secteur maritime et avec les réseaux de transports aérien et terrestre.

Personnellement, je ne vois pas beaucoup de coordination entre les chemins de fer et le port de Vancouver en ce qui concerne le fret à destination de l'Ontario qui devrait être expédié par le Canada et non pas par les ports américains.

M. Sinclair: Monsieur le président, il y a plusieurs raisons qui font que ce fret passe par Portland et non pas par Vancouver; mais en plus, nous n'avons aucun pouvoir sur la circulation du fret par un port américain et par le chemin de fer américain avec un autre point d'arrivée au Canada. Il y a un déséquilibre du trafic en faveur des Américains sur la côte Ouest, c'est certain, et c'est dû surtout à la présence de Portland, Seattle, San Francisco, entre autres ports américains de la côte Ouest. D'ailleurs, sur la côte Est du pays, la situation s'inverse: le fret à destination des États-Unis et le fret en provenance des États-Unis passe par les ports canadiens de l'est du pays.

À côté de cela, les grandes compagnies de transport par conteneur cherchent de plus en plus à cantonner leurs opérations à un ou deux ports au maximum. Étant donné qu'une proportion importante du fret à bord des bateaux en provenance du Pacifique est destinée aux États-Unis, les transporteurs préfèrent les ports américains et le transfèrent sur les chemins de fer américains, soit à destination du Canada et ensuite transfèrent sur les chemins de fer canadiens, soit dans certains cas à travers les États-Unis.

D'autre part, il y a eu par le passé certaines pratiques syndicales dans le port de Vancouver qui ont découragé les transporteurs. Cela dit, depuis quelques années les performances de l'ensemble du système portuaire canadien sont exemplaires. Il y a maintenant plusieurs années que nous n'avons pas eu le moindre problème syndical dans les ports canadiens et cela a beaucoup fait pour reconstruire la réputation des ports canadiens qui sont redevenus des maillons fiables de la chaîne des transports. Pourtant, les propriétaires de grands navires de conteneurs cherchent toujours à gagner le plus de temps possible et évitent de multiplier les escales. S'ils réussissent à limiter leurs opérations à un seul port, et si les chemins de fer subventionnent le transport, ils s'empressent d'en profiter. De notre côté, nous n'avons aucun moyen direct, en tous cas, dans le secteur maritime, de changer cette façon de faire, mais nous essayons tout de même dans la mesure du possible de favoriser les ports canadiens lorsqu'il s'agit de fret canadien.

M. Cook: Autrement dit, l'expression «dont les activités soient coordonnées avec celles du secteur maritime et avec les réseaux de transports aérien et terrestre» ne veut rien dire puisque vous ne niez pas le déséquilibre entre les tarifs canadiens entre Vancouver et l'est du Canada et les tarifs américains entre la région d'Oakland et le sud de l'Ontario.

[Texte]

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, I did not deny it because I do not know what the rail rates are in question. So, I cannot deny it. I think what I am saying is that we do co-ordinate port activity between the ship, the dock face, the railroad, the truck, and in some cases the aircraft, in moving goods efficiently through Canadian ports to other transportation systems. We have in Canada developed a very nice traffic from the far east through Canada to Europe using Canadian ports and a land bridge both by air and surface in Canada in east coast shipment to Europe. I think that also says that we can compete effectively. But when it is a case of multiports of call for large ships, then we are dealing with a disadvantage.

• 2110

Mr. Cook: The only other comment I would make is that I would hope, sir, you would check out the difference in the rate of shipment from Oakland to Toronto and Vancouver to Toronto and perhaps use your considerable persuasive powers with the Canadian railways to equal that rate, in order that we are not losing it because of an overall transportation policy in Canada which is not co-ordinated. Thank you.

The Chairman: Thank you.

Mr. Siddon.

Mr. Siddon: Thank you, Mr. Chairman. I take it we are still dealing with Clause 2?

The Chairman: We are on Clause 2, yes.

Mr. Siddon: And the amendments to Section 3 of the master act, the National Harbours Board Act?

I note, Mr. Chairman, in directing this to this witness, the emphasis on achieving Canadian international trade objectives, that the port policy will be a tool for doing so. I wonder if we might ask the witnesses if the Port of Vancouver has been meeting adequate standards under the terms of this phrase here, in terms of meeting our international trade objectives up to this date? Has the development of the Port of Vancouver and the modernization of that port been up to the standards that you would see being set by this particular piece of legislation?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, I would certainly say that the Port of Vancouver's performance and the investment in the Port of Vancouver, especially during the past decade, have served to place Vancouver certainly in a very advantageous position with good facilities to take advantage of whatever trade opportunities Canada may have.

Mr. Siddon: Then, Mr. Chairman, it appears Mr. Sinclair is saying that as far as this bill is concerned, in terms of seeking to meet these international trade objectives, there is no particular improvement to be seen as a consequence of the passage of this legislation in the management of the Port of Vancouver.

[Traduction]

M. Sinclair: Monsieur le président, je n'ai pas nié cette différence parce que je ne connais pas les tarifs de chemin de fer en question. Dans ces conditions, je saurais difficilement la nier. J'essaie simplement de vous expliquer que nous coordonnons les activités portuaires, le trafic entre le navire, le quai, le chemin de fer, le camion, et dans certains cas l'avion; tout au long de ces opérations, nous essayons de faciliter les transports du fret par les ports canadiens vers les autres systèmes de transports. Nous avons réussi à mettre sur pied un réseau de transport très satisfaisant entre l'Extrême-Orient et l'Europe en passant par le Canada, par les ports canadiens, avec un pont terrestre, aérien et de surface, au Canada, et expédition à destination de l'Europe par les ports de la côte Est. C'est une autre preuve que nous pouvons être une concurrence sérieuse. Cela dit, il est exact que nous sommes désavantagés dans le cas des grands bateaux qui font des escales multiples.

M. Cook: Le seul autre commentaire que je ferais, monsieur, c'est que je souhaite que vous vérifiiez l'écart entre le taux de livraison d'Oakland vers Toronto et de Vancouver vers Toronto, et que vous utilisiez, sur les chemins de fer canadiens, vos pouvoirs de persuasion considérables pour équilibrer ce taux afin que nous ne le perdions pas à cause du manque de coordination de la politique générale du transport au Canada. Merci.

Le président: Merci.

Monsieur Siddon.

M. Siddon: Merci, monsieur le président. Je présume que nous sommes toujours à l'article 2?

Le président: En effet, nous sommes à l'article 2.

M. Siddon: Et aux amendements à l'article 3 de la loi principale, la Loi sur le Conseil des ports nationaux?

Monsieur le président, je remarque que la politique portuaire sera un outil dans cet effort pour atteindre les objectifs canadiens de commerce international. Nous pourrions demander aux témoins si, jusqu'ici, le port de Vancouver a répondu à des normes acceptables d'après cette description pour ce qui est d'atteindre nos objectifs de commerce international. L'expansion et la modernisation du port de Vancouver ont-elles été faites selon les normes qui seraient mises en place, selon vous, d'après ce projet de loi?

M. Sinclair: Monsieur le président, je n'hésite pas à dire que la performance du port de Vancouver et les investissements qui y ont été faits, surtout depuis la dernière décennie, ont certainement placé Vancouver dans une position très avantageuse avec de bonnes installations afin de profiter de toutes les possibilités de commerce que le Canada puisse avoir.

M. Siddon: Alors, monsieur le président, selon les propos de M. Sinclair en ce qui a trait à ce projet de loi, pour ce qui est d'atteindre les objectifs de commerce international, son adoption n'apportera aucune amélioration particulière dans la gestion du port de Vancouver.

[Text]

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, there are always improvements that can be made, and the Canadian port-system has been dedicated to making improvements for a long period of time; I am quite certain it will continue to do so, both through our own efforts, and particularly of those of the four gentlemen seated behind me.

Mr. Siddon: Mr. Chairman, I would assume then that Mr. Sinclair is quite aware of shipping statistics comparing the Port of Vancouver with other west-coast ports on the U.S. coast in particular, over the past 10 years or so. Could he comment as to whether those statistics indicate that the Port of Vancouver has been, in fact, getting its fair share of the business in terms of Pacific rim trade in particular? Have we been keeping pace with modernization, with providing new cranes and longshoring facilities, keeping abreast with the Port of San Francisco and the Port Seattle, the Port of Los Angeles?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, I believe the Port of Vancouver has been kept well abreast of traffic on the west coast through the provision of facilities as they are needed, and that the investment in the Port of Vancouver has provided it with facilities second to none that will enable the Port of Vancouver to compete against anyone.

Mr. Siddon: Mr. Chairman, I would like to ask why it is that the message I hear out of the Port of Vancouver and the people responsible for the conduct of that port is one of frustration: that in fact, unless this legislation goes through, they are going to see more of the same, stagnation, in the development of the Port of Vancouver, which is quite a contrasting observation to the one we have heard this evening from Mr. Sinclair. Has that not been the case—one of frustration on the part of your officials in the Port of Vancouver?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, if there has been a frustration on the part of officials in the Port of Vancouver, it has been that the development has not come fast enough to suit them. Being very aggressive, results-oriented businessmen, they have been anxious to seize every possible opportunity that would present itself. That frustration, as you call it, is one of the reasons we are here with this ports bill—to streamline a system that is 45-plus years of age, that was put together in the depression years, and to give the Port of Vancouver and the rest of the ports in Canada the freedom to conduct their affairs and to get on with things in a less restrictive environment, so that they will be able to take advantage of opportunities much quicker than they have been in the past.

• 2115

Mr. Siddon: Mr. Sinclair is agreeing that, in fact, the Port of Vancouver has slipped behind other west-coast ports; for example, in the handling of container traffic, with some 3.5 million tonnes of container traffic being diverted through the Port of Seattle and less than 1 million tons through the Port of Vancouver in the most recent fiscal year, and a prediction by well-accredited analysts that the Port of Vancouver will continue to lose out to the Port of Seattle in container traffic,

[Translation]

M. Sinclair: Monsieur le président, il est toujours possible d'apporter des améliorations et, depuis longtemps, le système portuaire canadien a toujours cherché à le faire; je suis convaincu que ce sera toujours le cas, à la fois par nos efforts et, surtout, par les efforts des quatre messieurs assis derrière moi.

M. Siddon: Monsieur le président, je présume alors que M. Sinclair est bien au courant des statistiques de chargement comparant le port de Vancouver à d'autres ports de la Côte Ouest américaine en particulier, pour les dix dernières années ou à peu près. Est-ce qu'il pourrait nous dire si, d'après ces statistiques, le port de Vancouver a, en fait, obtenu sa juste part du commerce de la Côte du Pacifique en particulier? Avons-nous suivi la modernisation en installant de nouvelles grues et de nouvelles installations de chargement, avons-nous suivi en cela le port de San Francisco, celui de Seattle et celui de Los Angeles?

M. Sinclair: Monsieur le président, je pense que, par la truchement des installations qui ont été aménagées selon les besoins et des investissements qui ont été faits, le port de Vancouver s'est maintenu bien à la hauteur pour ce qui est du trafic sur la Côte Ouest et dispose d'installations lui permettant de concurrencer n'importe quel autre port.

M. Siddon: Monsieur le président, dans ce cas-là, je voudrais savoir pourquoi les personnes responsables de la gestion du port de Vancouver me parlent de frustrations, me disent qu'à moins que ce projet de loi soit adopté, on aura encore la stagnation dans l'expansion de ce port, ce qui est tout à fait contraire aux commentaires que M. Sinclair nous a faits ce soir. N'est-il pas vrai que les responsables du port de Vancouver ont ce sentiment de frustration?

M. Sinclair: Monsieur le président, si les administrateurs du port de Vancouver sont frustrés, c'est parce que l'expansion ne s'est pas faite assez rapidement à leur goût. Étant des hommes d'affaires très dynamiques, visant les résultats, ils ont cherché à saisir chaque possibilité qui se présentait. Cette frustration, comme vous l'appellez, est une des raisons pour lesquelles nous avons ce projet de loi sur les ports, afin d'améliorer un système datant de plus de quarante-cinq ans, que nous avons mis en place pendant la dépression, et afin de donner au port de Vancouver et aux autres ports du Canada la liberté de mener leurs affaires dans un environnement moins restrictif, de sorte qu'ils pourront profiter des possibilités plus rapidement que par le passé.

M. Siddon: M. Sinclair reconnaît en fait que le port de Vancouver est en perte de vitesse par rapport aux autres ports de la Côte ouest; par exemple, pour le trafic de conteneur, quelque 3,5 millions de tonnes sont détournées vers le port de Seattle et moins d'un million de tonnes ont passé par le port de Vancouver au cours de la dernière année financière. Des analystes bien connus prédisent que le port de Vancouver continuera de perdre le trafic des conteneurs au profit du port

[Texte]

and will be lucky this year if they can even match last year's tonnage.

Is this not a contradictory observation to the one Mr. Sinclair made in his earlier remarks, that all was well and good at the Port of Vancouver?

Mr. Sinclair: Not at all, Mr. Chairman, not at all. I think the Port of Vancouver in the present economic situation has done as well as anybody has, with traffic approximately equal to last year's. In terms of what is a fair share, I do not think anybody can define what is a fair share. This is a competitive marketplace that our ports are in, and we feel that it behooves us to place them in the best possible position that we can through investment, and now through an administrative system and a piece of legislation that will enable them to continue to pursue business aggressively for the ports of Canada in a much more difficult economic period than we have seen for many years.

Mr. Siddon: Mr. Chairman, I would just like to describe for Mr. Sinclair a problem involving the development of Roberts Bank port in my riding, to determine how the provisions of Clause 2 might prevent such a problem from recurring in the future.

About four years ago, the director of the port out there, the manager, Mr. Spoke, envisaged increasing the size of the Roberts Bank port by some five times by considerably expanding the number of pods available for the trans-shipment of coal, sulphur and other bulk materials through that facility. I do not know whether the impetus for that major expansion came from Vancouver or from Ottawa but, Mr. Chairman, what it did lead to was a major delay in the development of Roberts Bank, because they wanted to expand the port to such a massive degree that in fact they got all the environmental groups stirred up; they got all the fishermen angry; they got all of the other shipping interests in the lower mainland lobbying against such a mammoth expansion, to the extent where now they have conceded to a much smaller-scale expansion in the short term, to meet the needs of our growing export demand for coal.

now, the question I put, Mr. Chairman, to the witness is how this particular piece of legislation would prevent that type of overly ambitious approach—which is totally out of context with a realistic pace of development—how it would prevent that type of disaster, which, in fact, set the development of that port back by two or three years; or, alternatively, if he feels that the National Harbours Board is correct in envisaging a five-fold expansion in the first place, then how is it that all these other obstacles were allowed to get in the way, and how would this legislation improve on that situation?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, I must take exception with Mr. Siddon's comments with respect to the expansion at Robert's Bank. The total number of pods, I believe, in the original plan was five, with the addition of four; subsequently, there was a series of environmental hearings, which is appropriate in a major industrial development of this kind. The

[Traduction]

de Seattle et que Vancouver sera heureux l'an prochain s'il peut obtenir le même volume que l'an dernier.

N'est-ce pas contraire à l'un des commentaires de M. Sinclair tout à l'heure à savoir que tout allait pour le mieux dans le port de Vancouver?

M. Sinclair: Pas du tout, monsieur le président, pas du tout. Compte tenu de la conjoncture économique, le port de Vancouver s'en est tiré aussi bien que n'importe quel autre port, avec un trafic à peu près le même que l'an dernier. Quant à savoir ce qu'est sa juste part, je ne pense pas que quiconque puisse définir ce qu'est cette juste part. Nos ports sont dans un marché concurrentiel et nous croyons que c'est notre responsabilité de les mettre dans la meilleure situation possible par le truchement d'investissements et maintenant par le truchement d'un système administratif et d'un projet de loi leur permettant de continuer à rechercher d'une façon dynamique des contrats dans la période économique la plus difficile que nous ayons connue depuis bon nombre d'années.

M. Siddon: Monsieur le président, je voudrais décrire pour M. Sinclair un problème touchant l'aménagement du port de Roberts Bank dans ma circonscription, afin de déterminer comment les dispositions de l'article 2 pourraient éviter qu'un tel problème se reproduise à l'avenir.

Il y a environ quatre ans, M. Spoke, le directeur du port, envisagea l'agrandissement du port de Roberts Bank, de multiplier par cinq sa superficie en augmentant sensiblement le nombre d'endroits disponibles pour le transbordement de charbon, de soufre et d'autres matériaux en vrac. J'ignore si l'initiative de cet agrandissement important venait de Vancouver ou d'Ottawa, mais, monsieur le président, le résultat fut un retard important de l'expansion de Roberts Bank, car le fait de vouloir une expansion d'aussi grande envergure a mis sur pied de guerre tous les groupes environnementaux, cela a choqué tous les pêcheurs, cela a amené tous les autres intérêts de la navigation du bas de la province à faire des pressions contre une expansion aussi gigantesque, à tel point qu'on a maintenant accepté une expansion à court terme sur une beaucoup plus petite échelle, afin de répondre aux besoins de nos importations croissantes de charbon.

Maintenant, monsieur le président, je demande au témoin comment ce projet de loi éviterait ce genre de démarche trop ambitieuse, totalement hors contexte face à un rythme de développement réaliste. Comment éviterait-on ce genre de désastre qui, en fait, a retardé de deux ou trois ans l'expansion de ce port; ou contrairement, croit-il que le Conseil des ports nationaux a eu raison d'envisager d'abord une expansion quintuple, alors comment se fait-il qu'on a permis à tous ces obstacles d'en entraver la marche et comment cette loi peut-elle améliorer cette situation?

M. Sinclair: Monsieur le président, je ne suis pas d'accord avec les commentaires de M. Siddon au sujet de l'expansion de Roberts Bank. Dans le plan original, on prévoyait au total cinq endroits en y ajoutant plus tard quatre; par la suite, il y a eu une série d'audiences sur l'environnement, ce qui est tout à fait approprié pour ce genre d'expansion industrielle d'importance.

[Text]

project was cut down in size to three pods. However, in conducting some of the environmental reviews and in working with the federal and provincial departments of the Environment and Fisheries, it was recognized that the better environmental course was to go back to the original plan put forth by the Port of Vancouver; that this would provide the greatest environmental benefit and the greatest safety aspect to shipping in the area. So, the original plan was returned to and the Roberts Bank development is now proceeding. I do not believe that any of those steps that were taken or the investigations that were undertaken should have been subverted or cast aside in any way. I think they served a useful purpose and eventually wound up with a solution that was to the maximum satisfaction of all the parties concerned. I fail to see where there should be any criticism of that.

• 2120

That is an individual port investment project. This bill does not deal with specific individual projects. It does provide a review mechanism roughly similar to what exists at the present time. I expect that any further projects that would have an environmental significance would also go through the same processes. Now, some people get impatient because they take what appears to be an inordinate length of time. However, I think in many of the cases that is perhaps a necessary step that has to be taken, and in this case it turned out to be mutually beneficial to all concerned.

The Chairman: This is your final question, Mr. Siddon.

Mr. Siddon: I suppose we will have to disagree on that point, Mr. Chairman. It would seem to me that a more orderly and not so overly ambitious approach to the expansion of Robert's Bank would have proceeded to the point where we would have had the additional coal-capacity two years earlier, and I just wondered how this bill would have alleviated that situation.

The final question relates to reference in Clause 2 in two or three places to the credentials that will be required of persons to be appointed to the board, the national board as well as the regional boards and the advisory committee, in the sense that "they are to have proven experience and capacity applicable to the management and operation of the port."

I would like our witness, Mr. Chairman, to give us some examples of what would qualify as suitable experience, and how broad the interpretation is of "adequate experience and capacity applicable to the management and operation of the ports" to be operated under this bill.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, the intent behind those words was to attract people from whatever walk of life who had experience in the administration or operation or conduct of the affairs of an organized body, whether it be industrial, labour or whatever. What we wanted was people who had some type of executive experience and who could bring to the functioning of that board an element of judgment based on their experi-

[Translation]

On a réduit le projet à trois. Toutefois, en effectuant certaines études environnementales et en travaillant avec les ministères fédéraux et provinciaux de l'environnement et des pêches, on a reconnu que la meilleure démarche environnementale était de revenir au plan original proposé par le port de Vancouver; c'est celui qui offrirait les meilleurs avantages pour l'environnement et le plus de sécurité à la navigation dans la région. On en est donc revenu au plan original et l'expansion de Roberts Bank va maintenant de l'avant. Je ne pense pas qu'aucune des mesures prises ou des enquêtes effectuées auraient dû être annulées ou mises de côté de quelque façon que ce soit. Je pense qu'ils ont été utiles et qu'ils ont abouti à une solution à la plus grande satisfaction de toutes les parties visées. Je ne vois pas comment on pourrait critiquer cela.

Il s'agit d'un projet d'investissement dans un port. Ce projet de loi ne vise pas des projets individuels spécifiques. Il prévoit un mécanisme d'examen à peu près semblable à celui qui existe actuellement. Je présume que tout autre projet ayant une telle importance environnementale serait également soumis au même processus. Il arrive que certains sont impatients parce que cela semble prendre énormément de temps. Toutefois, à mon avis dans bien des cas, c'est une étape nécessaire et dans ce cas-ci, elle s'est révélée être dans l'intérêt mutuel de tous les intéressés.

Le président: Monsieur Siddon, c'est votre dernière question.

M. Siddon: Je présume que nous ne serons pas d'accord là-dessus, monsieur le président. Il me semble qu'une démarche plus ordonnée et moins ambitieuse pour l'expansion de *Robert's Bank* nous aurait donné cette capacité additionnelle pour le transbordement du charbon deux ans plus tôt et je me demandais comment ce projet de loi pourrait remédier à cette situation.

La dernière question porte à la mention à deux ou trois endroits de l'article 2 des compétences qu'on exigera des personnes qui seront nommées au conseil national, aux conseils des districts et au conseil consultatif, à savoir qu'ils doivent «posséder l'expérience et les aptitudes nécessaires à la gestion et à l'exploitation portuaires.»

Monsieur le président, je voudrais que notre témoin nous donne certains exemples de ce que l'on considère comme une expérience acceptable et nous dise quel est le champ d'application de l'interprétation de ce qui constitue «l'expérience et les aptitudes nécessaires à la gestion et à l'exploitation des ports» dans ce projet de loi.

M. Sinclair: Monsieur le président, l'intention de ce libellé est d'attirer des gens de tous les domaines ayant de l'expérience dans l'administration ou l'exploitation ou la conduite des affaires de corps organisés, que ce soit dans le domaine industriel, du travail ou autre. Ce que nous voulons, ce sont des personnes ayant une certaine expérience des conseils d'administration qui pourraient faire profiter le conseil de jugements

[Texte]

ence in administering or operating or being responsible for a relatively large entity.

The Chairman: Thank you, Mr. Siddon.

Mr. Siddon: Mr. Chairman, I think we will have to pursue that definition further, because it is as wide open as you might possibly imagine. He said "any organized body," so presumably that would allow former candidates for political parties who have been involved in organizing campaigns—and do not laugh, Mr. Chairman. There is a former Liberal candidate in my riding who formerly drove a concrete truck who is now a member of the North Fraser Harbours Commission. I do not know where he got his organizational or executive experience. He certainly did not get it driving a concrete truck.

The Chairman: Order, Mr. Siddon, please. Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, since you are not taking any amendments yet, and we are ready with them, I would like to pursue—

The Chairman: I am prepared to take the guidance of the committee on whether we should take the amendments now or continue with questioning, because I have several others to question; but if you wish to question, it is your turn.

Mr. Benjamin: Yes, I do. Mr. Siddon was referring in his earlier questions about the efficiency of the Port of Vancouver and the competition it gets from Seattle and probably San Francisco, Los Angeles and San Diego as well. I presume from that, he is worrying about Vancouver getting a larger share of traffic than they are presently getting, which would otherwise go to American ports; and since the American government has a policy of, I think it is 40 per cent of cargo must move in American bottoms or some such.... Is it not in place anymore?

Mr. Sinclair: It never was.

Mr. Benjamin: What about the Jones Act?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, the only American policy that is in place with respect to the movement of goods is that the shipment of goods from one American port to another American port must be carried entirely in American flag ships. But the Americans have never espoused the 40-40-20 formula to which I believe you are referring. The only time they got into a cargo-sharing agreement was with the Russians on grain transport, where they tried to strive for a third but in fact could not even get 3 per cent in American bottoms in that trade. They have not pursued the 40-40-20 route and have indicated that would be against their particular philosophy.

• 2125

Mr. Benjamin: Was not that the case with, for example, grain movement a number of years ago, that they did succeed

[Traduction]

basés sur leur expérience dans l'administration ou l'exploitation de groupes assez importants.

Le président: Merci, monsieur Siddon.

M. Siddon: Monsieur le président, on devrait discuter davantage de cette définition car elle est aussi large qu'on peut l'imaginer. Elle dit «n'importe quel corps organisé», présument cela peut ouvrir la porte à certains anciens candidats de formation politique ayant participé à l'organisation de campagnes... et ne riez pas, monsieur le président. Dans ma circonscription, il y a un ancien candidat libéral qui était autrefois conducteur de bétonnières qui est maintenant membre du Conseil des ports de North Fraser. J'ignore où il a acquis son expérience sur le plan de l'organisation ou du conseil d'administration. Ce n'est certainement pas en conduisant une bétonnière.

Le président: Monsieur Siddon, à l'ordre s'il vous plaît. Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, comme vous n'acceptez pas encore d'amendements et que les nôtres sont prêts, je voudrais reprendre...

Le président: Je suis prêt à demander l'avis du comité pour ce qui est d'accepter les amendements maintenant ou de continuer à poser des questions, car j'ai de nombreuses autres questions; mais si vous voulez poser des questions, c'est votre tour.

M. Benjamin: Oui. Tout à l'heure, M. Siddon a parlé de l'efficacité du port de Vancouver, de la concurrence que lui fait celui de Seattle et probablement ceux de San Francisco, Los Angeles et San Diego aussi. Je présume qu'il veut que Vancouver obtienne une plus grande part du trafic qu'à présent, lequel trafic irait autrement aux ports américains. Comme c'est la politique du gouvernement américain que 40 p. 100 de leur marchandise doit être transporté dans des navires américains ou... Ce n'est plus le cas?

M. Sinclair: Ça ne l'a jamais été.

M. Benjamin: Qu'en est-il de la Loi Jones?

M. Sinclair: Monsieur le président, la seule politique américaine en place au sujet du transport des marchandises c'est que les livraisons de produits d'un port américain à un autre port américain doivent se faire sur des navires américains seulement. Toutefois, les Américains n'ont jamais entériné la formule 40-40-20 à laquelle, je pense, vous faites allusion. La seule occasion où ils ont conclu une entente pour le partage du transport des marchandises ce fut avec les Russes pour le transport des grains, ils ont essayé d'obtenir un tiers, mais en fait ils n'ont même pas obtenu que 3 p. 100 de ce commerce aille à des navires américains. Ils n'ont pas retenu cette démarche de 40-40-20 et ont fait savoir que ce serait à l'encontre de leur philosophie.

M. Benjamin: N'était-ce pas le cas il y a un certain nombre d'années pour le transport des grains qu'ils ont réussi à obtenir

[Text]

with the Russians and then in the early years trade with China and a few other countries?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, to the best of my knowledge it was only on a grain agreement with the Russians, which agreement the Americans were never able to implement.

Mr. Benjamin: It does not apply to any other kinds of cargo, and it is not in place even on grain

The Chairman: The witness indicates no.

Mr. Benjamin: And it is not even in place on grain at the moment.

Mr. Sinclair: No, sir, it is not.

Mr. Benjamin: In your opinion is there anything in present American law or regulations that would inhibit shippers, either American or foreign, from using a Canadian port because there is some legislative or regulatory advantage as a result in the United States ports?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, not to my knowledge. Under certain conditions they require foreign operators to file tariff rates with the federal maritime commission in the United States. However, certain Canadian shipping companies operating out of eastern Canada to Europe have a fairly substantial volume of traffic which is either originating in the United States or destined to the United States and on which they quote a through rate and therefore do not quote a U.S. transportation rate. If they did, they would be required to file that tariff with the federal maritime commission in the United States. Because they quote a single through rate from the originating point to the destination point in Europe, they do not file and therefore they do not have any regulatory requirement.

Mr. Benjamin: Then to just stay with the west coast ports, the only thing in place now is strictly competition in terms of facilities and so forth, as between Vancouver and U.S. ports; they have to make it on their own in terms of how much business they get in competition with the other ports. There is no other Canadian or American government legislation or regulation that would inhibit them from carrying on the so-called free and open competition for business.

Mr. Sinclair: Not that I am aware of.

Mr. Benjamin: Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Benjamin. Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, the conversation with respect to this most important part of the bill is going reasonably well. It might be wished that the minister were here to answer some of the questions that border on the policy area.

I do not think there is any doubt whatsoever in our minds that points made by Mr. Siddon, Mr. Cook, Mr. Benjamin and others will leave the committee with any doubt that there are major matters that have to be dealt with. To the degree that the bill addresses the capacity to deal some of these questions in terms of authority and responsibility is what we are here to deal with.

[Translation]

cela avec les Russes et ensuite au cours des premières années de leur commerce avec la Chine et quelques autres pays?

M. Sinclair: Au mieux de ma connaissance, c'est uniquement une entente sur les grains avec les Russes, entente que les Américains n'ont jamais pu faire respecter.

M. Benjamin: Cela ne s'applique à aucun autre type de marchandises et cela ne s'applique même plus au grain.

Le président: Le témoin a répondu non.

M. Benjamin: Et présentement cela ne s'applique même pas au grain.

M. Sinclair: Non, monsieur, cela ne s'applique plus.

M. Benjamin: Selon vous, y a-t-il quelque chose dans les lois ou les règlements américains existants qui découragerait les affréteurs américains ou étrangers d'utiliser un port canadien car il y aurait certains avantages législatifs ou réglementaires à utiliser un port américain?

M. Sinclair: Pas à ma connaissance, monsieur le président. Dans certaines conditions, on exige des exploitants étrangers de déposer des taux tarifaires auprès de la commission maritime fédérale aux États-Unis. Toutefois, certaines compagnies maritimes canadiennes basées dans l'est du Canada ont un trafic assez important à destination de l'Europe et provenant des États-Unis ou de l'Europe à destination des États-Unis pour lequel elles pratiquent un tarif à forfait, donc sans appliquer le tarif américain. Si on le faisait, on devrait alors déposer ce tarif auprès de la commission maritime fédérale aux États-Unis. Comme c'est un seul tarif du point de départ au point de destination en Europe, ils ne sont pas obligés de le faire et donc, ils n'ont à se soumettre à aucune exigence réglementaire.

M. Benjamin: Alors pour s'en tenir au port de la côte ouest, tout ce qu'il y a présentement, c'est strictement la concurrence sur le plan des installations et ainsi de suite, entre Vancouver et les ports américains; c'est donc à eux, d'après leurs propres conditions, d'avoir le volume d'affaires qu'ils peuvent obtenir en concurrence avec d'autres ports. Il n'y a aucune autre loi ou aucun autre règlement canadien ou américain qui les empêche de faire affaire en toute liberté.

M. Sinclair: Pas à ma connaissance.

M. Benjamin: Merci.

Le président: Merci, monsieur Benjamin. Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Monsieur le président, la discussion sur cette partie très importante du bill va assez bien. Il serait peut-être souhaitable que le ministre soit là pour répondre à certaines questions confinant à la politique.

Il va sans dire que les points soulevés par M. Siddon, M. Cook, M. Benjamin et d'autres ne laisseront aucun doute au comité qu'il y a des sujets importants dont il faudrait discuter. Nous sommes là pour déterminer jusqu'à quel point ce projet de loi fait appel à notre capacité d'aborder certaines de ces questions avec autorité et responsabilité.

[*Texte*]

Mr. Chairman, I want to open up what in my judgment is probably the most effective part of this legislation now in front of us, and it has to do of course with proposed section 3.1(2)

An hon. Member: Is that on Clause 3?

Mr. Forrestall: No, no, I am still on Clause 2, but on page 4.

• 2130

Mr. Siddon: They come under that, Mike.

Mr. Forrestall: I am on page 4. I am well within the clause.

The Chairman: It is too bad they could not devise a proper way of numbering.

Mr. Forrestall: I might note that the Justice Department, or whoever drafts these things, leaves some room for doubt as to exactly where we are. In any event, that section reads, Mr. Chairman:

... the Minister may by order, issue such directions to the Corporation ...

... and here we assume that he is talking about the National Ports Corporation ...

... as he considers necessary to achieve the objectives of the National Ports Policy and the Corporation shall comply with any such directions ...

I think really this is what we are, in essence, talking about. I think if I want to explore with the administrator, Mr. Chairman, any area, it will be in a general way here, and I note the parliamentary secretary's presence and I am sure he is quite able to jump in and respond in the policy sense.

It is very difficult to deal with this legislation without, in fact, directing ourselves to that particular clause. I would ask perhaps the marine administrator one or two questions and hope that the lead of these questions might be picked up, because I think the responses that we will get, in large measure, will determine our attitude with respect to the balance of the bill.

I will just repeat: "... the Minister may, by order ..." I would like to ask the marine administrator why the drafters chose the word "may" as opposed to the obligatory word "shall"? I ask that in the formal sense. What happens if he chooses not to? Why is it that the minister "may"? I respect the minister and indeed will support ministerial responsibility, but I am curious as to the thinking of the administrator, Mr. Chairman, because we no longer have Mr. Franche as Chairman of the National Harbours Board. He has moved on laterally, or upward, or downwardly; I am not sure which it is. We will have a new national chairman, and I would like the national chairman in his leisure moments to reflect on the comments of the marine administrator when he responds to the question of why you have chosen the word "may, by order, issue such direction." Why is it "may"?

[*Traduction*]

Monsieur le président, je vais d'abord parler de la partie de ce projet de loi qui selon moi est la plus efficace, il s'agit bien sûr de l'article proposé 3.1(2).

Une voix: Sommes-nous à l'article 3?

M. Forrestall: Non, non, je suis toujours à l'article 2, mais à la page 4.

M. Siddon: Cela tombe sous le coup de cette disposition, Mike.

M. Forrestall: J'en suis toujours à la page 4, l'article 3(2).

Le président: Dommage qu'il n'ait pas été possible d'avoir une bonne numérotation.

M. Forrestall: Je voudrais faire remarquer que le ministère de la Justice, ou les services qui sont responsables de la rédaction des projets de loi, ne nous permettent pas de savoir exactement où nous sommes. Dans tous les cas, monsieur le président, l'article se présente de la façon suivante:

... le ministre peut, par arrêté, donner à la société les directives qu'il juge nécessaires ...

Et ici, nous tenons pour acquis qu'il parle de la Société canadienne des ports ...

... directives qu'il juge nécessaires à la réalisation de l'objectif de la politique portuaire nationale; la société doit se conformer à ces directives ...

Au fond, c'est à mon avis ce dont nous discutons pour l'instant. Si nous voulons discuter de certaines questions avec l'administrateur, je crois, monsieur le président, que l'on ne pourra le faire que de façon générale et, à cet effet, je remarque que le secrétaire parlementaire est présent et je ne doute pas qu'il soit tout à fait prêt à prendre la parole pour défendre la politique du gouvernement.

Il est difficile de discuter de ce projet de loi sans aborder l'étude de cette disposition. Néanmoins, je voudrais poser à l'administrateur une ou deux questions et j'espère qu'il sera à même de voir là où je veux en venir, parce que les réponses qu'il nous donnera détermineront, dans une large part, l'attitude que nous allons adopter par rapport au reste du projet de loi.

Je voudrais donc citer à nouveau l'article 3(2): «... le ministre peut, par arrêté...». Je voudrais donc demander à l'administrateur pourquoi les rédacteurs ont choisi d'utiliser le mot «peut» plutôt que «doit»? Je pose cette question du point de vue du sens du libellé. En effet, que se passe-t-il si le ministre ne veut pas donner à la société ces directives? Pourquoi avoir dit le ministre «peut»? Je respecte l'autorité du ministre et je reconnais qu'il a des responsabilités politiques, mais je suis curieux de connaître ce qu'en pense l'administrateur, monsieur le président, étant donné que M. Franche n'est plus président du Conseil des ports nationaux. Je crois qu'il a été muté latéralement, sinon promu ou rétrogradé, je ne saurais le dire. Le Conseil des ports nationaux va bientôt avoir un nouveau président et je voudrais qu'à ses moments perdus, il puisse réfléchir à ce qu'a répondu l'administrateur à la question de

[Text]

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, . . .

Mr. Forrestall: " . . . as he shall deem necessary."

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, in coming up with wording such as this, it was our belief that it should be a very rare instance indeed that the minister would ever have to issue such an order; that the clause is in here more in the nature to give him the power to do so if ever the situation should arise; but that it would be our expectation that the objectives of the ports' policy, having been clearly stated and understood, that that should be sufficient direction for the ports. However, this is a provision of last resort, if you will, that if any port should be operating in contravention of the policy, the minister would have the power explicitly, to intervene and by order require the port to follow the policy.

• 2135

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, might I ask the administrator if he construes this to be, in a sense, the legal authority for what, in the absence of a spelt-out appeal process, is in fact in place in the bill?

Mr. Sinclair: I am sorry; I am not sure I heard the question.

Mr. Forrestall: There is no formal appeal process in this bill to any adjudication, or to any decision, other than the minister. If a port—and I will not burden the committee with an explicit example—were, for example, to start to undercut rates for a particular objective of attracting to its port a piece of business which historically has been enjoyed by another port, and in the absence of an appeal the local port corporation shall file with the ports corporation and through the ports corporation, as I understand it, to the minister, that tariff: Does this, explicitly, give him the authority to intervene and to make a judgment? Is this section, in effect, that section which gives authority to the earlier direction to the minister that he shall act . . . "It is the responsibility of the Minister to undertake the necessary measures to achieve the objective of the national ports policy." . . . immediately prior to that Section 3.1(1). Is this the legal authority with respect to the appeal process? That is probably what I am getting at.

Is this what the port user can look at and say, minister, please review this particular situation because we find it to be at once unfair to the users of the given port, or unfair to a particular system of movement? Is this the authority?

This is really what I want for the record—for the historical record—some broadening of what is understood by this, not just . . . I believe, Mr. Chairman, the administrator said, "in the event it is necessary." Does he mean by that, or can I understand by that, that he means that this is the statutory, legal authority for the means of appeal?

[Translation]

savoir pourquoi l'on a choisi d'utiliser les termes «peut, par arrêté, donner à la société des directives». Pourquoi «peut»-il donner des directives plutôt qu'y être obligé?

M. Sinclair: Monsieur le président, . . .

M. Forrestall: « . . . qu'il juge nécessaires».

M. Sinclair: Monsieur le président, en libellant cet article, nous pensions qu'en fait il serait rare que le ministre ait jamais à donner des directives par voie d'arrêté; donc, dans un sens, cet article lui confère, au besoin le pouvoir de donner des directives, mais nous croyons que si les objectifs de la politique portuaire sont suffisamment clairs et bien compris, cela suffit pour les ports. Toutefois, il s'agit d'une disposition de dernier recours, pour ainsi dire, à savoir si jamais un port contrevenait à la politique gouvernementale, le ministre aurait un pouvoir explicite d'intervention et de rendre un arrêt exigeant de la société en cause qu'elle se conforme aux directives de la politique portuaire nationale.

M. Forrestall: Monsieur le président, permettez-moi de demander à l'administrateur s'il considère qu'il s'agit, pour ainsi dire, d'un pouvoir au sens de la loi, en l'absence d'une procédure d'appel bien précise?

M. Sinclair: Excusez-moi, je crains de n'avoir pas bien entendu la question.

M. Forrestall: Le projet de loi ne prévoit aucune procédure d'appel en bonne et due forme des décisions, à l'exception de l'appel auprès du ministre. Ainsi, si un port—sans vouloir donner d'exemple précis, ce qui serait long—décidait par exemple de percevoir des droits moins élevés qu'un autre pour essayer de lui enlever une partie de sa clientèle, et qu'il n'existe aucune procédure d'appel, la société portuaire locale serait tenue de déposer ce tarif auprès de la Société canadienne des ports et par son entremise, si j'ai bien compris, auprès du ministre: cela donne-t-il, de façon explicite, au ministre le pouvoir d'intervenir et de rendre une décision? Cet article, en fait le paragraphe précédent qui confère au ministre le pouvoir d'intervenir, prévoit: «Il incombe au ministre de prendre les dispositions nécessaires à la réalisation de l'objectif de la politique portuaire nationale», juste avant le paragraphe 3.1(3). En fait, je voudrais savoir si ce paragraphe porte bien sur la procédure d'appel?

Ainsi, un usager, se prévalant de cette disposition, pourrait-il demander au ministre d'étudier une situation de concurrence déloyale portant préjudice aux usagers d'un port ou encore à certaines transactions commerciales? S'agit-il bien de la procédure d'appel?

A vrai dire, je voudrais savoir ce qu'il faut comprendre par là, et non pas seulement . . . Monsieur le président je crois que l'administrateur a dit «Si le ministre le juge nécessaire». Veut-il dire par là, ou dois-je comprendre par là, qu'il s'agit de la procédure d'appel prévue par la loi?

[Texte]

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, to utilize the example of rates that Mr. Forrestall has brought forth, if there were any unfair or inequitable rates charged that would result in unfair treatment to any port users or any group of port users, and that could be construed as being in contravention of the ports policy, then this certainly gives the minister the ability to direct an end to such a practice.

The Chairman: Mr. Forrestall, Mr. Flis wants to comment on this.

Mr. Forrestall: Certainly. I would welcome his comments.

Mr. Flis: Mr. Forrestall raises a very genuine concern in that clause, "The Minister may, by order, issue such directions". I refer the committee to page 18, Clause 22.1(4), where it shows the minister's accountability to Parliament. The bill very clearly says:

(4) The Minister shall cause every direction given to the Corporation pursuant to subsection (1) to be laid before each House of Parliament on any of the first fifteen days on which that House is sitting after the day on which the direction was given.

So I hope this will maybe satisfy the hon. member's concern.

Mr. Benjamin: Unless it is referred to a committee, you cannot do a damn thing about it.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, as you are well aware, Mr. Mazankowski or Mr. Nowlan will later, at the appropriate stage, move an amendment that is just slightly tighter than the proposed amendment offered by the government with respect to that.

• 2140

I appreciate the... that is accountability, but what I was really addressing myself to, Mr. Chairman, was the statutory authority for the minister to intervene in the event of an appeal because this bill contains no explicit appeal process other than the requirement, through the proper process, to lay before the minister, eventually, any action taken by a local ports corporation. That is the rein and the check, and the administrator and indeed the minister in your absence the other night, under the able chairmanship of our vice-chairman, sought to deal with this. Now what I am doing is asking much more explicitly than that; I am asking explicitly. Perhaps the parliamentary secretary might care to go beyond accountability and respond in the legal sense. Is this the statutory authority or an appeal? Is it implicit in this or is it somewhere else?

Mr. Flis: No, Mr. Chairman, I would have to refer to legal experts on that.

The Chairman: Do you wish to comment?

Mr. Forrestall: That is my only point. It is there and I want it on the record so that historically, anybody who looks back at it... A user of a facility in a port who may have another port

[Traduction]

M. Sinclair: Monsieur le président, pour reprendre l'exemple des droits cités par M. Forrestall, si un port imposait des droits inéquitables qui porteraient préjudice à certains usagers ou à certaines catégories d'usagers et que l'on pourrait considérer comme contrevenant à la politique portuaire nationale, le ministre aurait certainement le droit d'intervenir pour mettre fin à pareille pratique déloyale.

Le président: Monsieur Forrestall, M. Flis voudrait faire quelques commentaires à ce sujet.

M. Forrestall: Certainement, avec plaisir.

M. Flis: M. Forrestall soulève une question très pertinente à propos de cet article, qui porte: «le ministre peut, par arrêté, donner à la société les directives qu'il juge nécessaires». Je prie les membres du comité de se reporter à la page 18 du projet de loi, paragraphe 22.1(4), qui prévoit la responsabilité du ministre envers le Parlement. Le projet de loi prévoit clairement:

(4) Le ministre dispose d'un délai de 15 jours de séance de l'une ou l'autre Chambre, à compter de la date où la directive a été donnée à la Société en vertu du paragraphe (1), pour déposer cette directive devant le Parlement.

Je crois que cela répond à la question de l'honorable député.

M. Benjamin: A moins que cette directive ne soit renvoyée pour étude à un comité, il n'est rien que l'on puisse faire à ce sujet.

M. Forrestall: Monsieur le président, comme vous le savez certainement, M. Mazankowski ou M. Nowlan proposeront, le moment venu, un amendement légèrement plus rigoureux que celui présenté par le gouvernement à ce sujet.

J'admets que le ministre rend compte au Parlement, mais, monsieur le président, j'étais en train de parler du pouvoir que le ministre tient de la loi pour intervenir en cas d'appel, étant donné que ce projet de loi ne prévoit expressément aucune procédure d'appel, si ce n'est l'obligation, par la voie hiérarchique, de rapporter au ministre les mesures prises par les sociétés de port locales. Il s'agit là du contrôle envisagé, et l'administrateur et le ministre lui-même, ont abordé cette question en votre absence il y a quelques jours. Je me contente, pour ma part, de poser la question de façon plus explicite, je demande que l'on me donne des précisions. Le secrétaire parlementaire pourrait peut-être aller plus loin que la responsabilité ministérielle et creuser l'aspect juridique de la question. S'agit-il d'un pouvoir prévu par la loi ou d'une procédure d'appel? La procédure d'appel est-elle implicite dans ce paragraphe ou est-elle prévue ailleurs?

M. Flis: Non, monsieur le président, pour répondre à cette question, il faudrait que je prenne l'avis des experts juridiques.

Le président: Voulez-vous dire quelque chose à ce sujet?

M. Forrestall: Une seule chose. Cette procédure d'appel est là et je voudrais insister là-dessus pour que quiconque prendra connaissance... Si l'utilisateur d'un port est convoité par un

[Text]

competing for his business must have some protection. If he is a captive shipper . . . and this extends to the ports that are not generally envisioned to be within this concept. These are not the major significant ports. On the other hand, hundreds of them are vitally important to Canada's economic well-being. They are the pulp and paper ports, the mineral ports and so on, salts and everything else. They are generally single-user ports.

What I am looking for is a comment that this in fact is the statutory authority for the minister to intervene because the minister is the only appeal process. I find that a deficiency in the act, but nevertheless we will have to deal with that. It is a substantive amendment, so I have been advised to attempt to import into the act a proper appeal procedure. I want it very clear that this or some other specific part of the act in fact is the appeal aspect of it.

The Chairman: Mr. Sinclair.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, in response to Mr. Forrestall's question, this is certainly the statutory authority for the minister to intervene in a case where the Canada Ports Corporation is not carrying out the objectives of the ports policy. There could be cases in rate situations where he might be called upon to intervene, but I think I would want to make it abundantly clear that it was not the intention to turn the minister into a regulatory authority for rates. The intention here was to give him the statutory authority to intervene where, in his opinion, the objectives of the ports policy were not being met by the Canada Ports Corporation or any of its associated ports.

Mr. Forrestall: This is my final . . . and it is an observation, unless the parliamentary secretary would care to respond to it, Mr. Chairman. Is the bill deficient in that respect?

Mr. Flis: No, Mr. Chairman, the bill is not deficient. I think when the final accountability is Parliament itself, I cannot see where the bill is very deficient at all.

The Chairman: Mr. Nowlan is next.

Mr. Nowlan: Just to continue, on this point, perhaps in a little different way but to clarify it, really there is no appeal provision per se then in the act from the ministerial discretion. I am not against ministerial discretion or Parliament being the final repository of power with all the limitations thereto in terms of members' really having a say, but Mr. Forrestall took it on the appeal point, Mr. Chairman. I would like to ask Mr. Sinclair something that . . . I was going to cover this same point, because, to me, we are spending a long time on Clause 2, but it is nine pages long, and really the guts of the whole thing almost in terms of fundamentals is in Clause 2. So, that is why I do not think we should be apologetic for spending a little extra time on Clause 2.

[Translation]

autre port, il faudra lui assurer une certaine protection. Dans le cas d'un affrêteur qui n'a pas le choix . . . et cette politique s'applique également aux ports non visés au projet de loi. Ces ports ne sont peut-être pas des ports importants. D'autre part, il y en a des centaines qui sont extrêmement importants pour le bien-être économique du Canada. Il s'agit des ports par lesquels passent la pâte à papier, les minerais, etc. Il s'agit en règle générale de ports qui ne sont utilisés que par un seul client.

Je voudrais qu'on m'explique qu'en fait, cet alinéa confère le pouvoir légal au ministre d'intervenir étant donné que les parties lésées ne peuvent en appeler qu'au ministre. A mon sens, il s'agit d'une lacune dans la loi qu'il va nous falloir étudier. Il s'agit d'un amendement important et l'on m'a demandé d'essayer d'intégrer au projet de loi une procédure d'appel en bonne et due forme. Je voudrais donc que l'on me dise précisément que cet alinéa ou une autre disposition de la loi prévoit une procédure d'appel.

Le président: Monsieur Sinclair.

M. Sinclair: Monsieur le président, pour répondre à M. Forrestall, je dirai que le ministre a le pouvoir légal d'intervenir dans le cas où la Société canadienne des ports ne respecte pas les objectifs de la politique portuaire nationale. Il pourrait arriver, que le ministre doive intervenir en matière de droits, mais je dois préciser, pour qu'il n'y ait pas d'équivoque, que la loi ne vise pas du tout à faire du ministre l'autorité responsable de la réglementation des droits. Il s'agit de lui conférer le pouvoir légal d'intervenir dans les cas où, selon lui, la Société canadienne des ports ainsi que ses ports affiliés ne respectaient pas la politique portuaire nationale.

M. Forrestall: Ce sera ma dernière question . . . ce serait bien plus une observation qu'une question, à moins que, monsieur le président, le secrétaire parlementaire ne daigne y répondre. Ne pensez-vous pas que le projet de loi laisse à désirer à cet égard?

M. Flis: Non, monsieur le président, le bill n'est pas défectueux. Lorsqu'en définitive, la responsabilité est envers le Parlement, je ne vois pas en quoi le projet de loi est défectueux.

Le président: Après, c'est le tour de M. Nowlan.

M. Nowlan: Pour poursuivre cette question, peut-être d'une façon différente mais néanmoins en vue de la clarifier, à vrai dire, il n'y a aucune disposition prévoyant expressément une procédure d'appel autre que le pouvoir discrétionnaire du ministre. Je ne m'oppose pas à ce que le ministre détienne des pouvoirs discrétionnaires ni à ce que le Parlement en soit investi en dernière analyse, malgré les limites qui s'attachent aux possibilités d'intervention des députés; mais M. Forrestall a mentionné la question de l'appel, monsieur le président. J'aimerais donc poser la question à M. Sinclair . . . J'allais aborder ce même sujet car, d'après moi, nous consacrons beaucoup de temps à l'article 2. Je conviens cependant qu'il couvre neuf pages et qu'il comporte à peu près toutes les dispositions fondamentales. C'est pour cela que d'après moi,

[Texte]

Frankly, Mr. Chairman, the parliamentary secretary's answer to my friend, Mr. Forrestall, really compounded my dilemma. I can understand "a minister may", and I was surprised at Mr. Sinclair's answer that, really, this was going to be a unique power that was only going to be used rarely. If Mr. Sinclair had answered that, of course, the minister from time to time may have to, or shall have to, issue directions to the corporation, that would have been to me a little more realistic, because there definitely still has to be ministerial control. In effect, when you cut through all the floss, and no matter how much you may want to talk about local autonomy that this bill is supposed to improve upon from its predecessor, really, with that direction of "the minister may issue such orders and directions to the corporation", have we really moved that far from local autonomy, other than within the limits that the local port authority can do a lot more mechanical things—perhaps that is not the right word—and/or administrative things, and in effect go through the motions of some local works? But we are not kidding ourselves here in this committee that the minister still is in control of the new corporation.

That was going to be my question, and when the parliamentary secretary attempted to answer Mr. Forrestall, with respect, Mr. Chairman, I think he compounded my question or issue, because, with respect, as I read the proposed section he referred us to on page 18, proposed Section 22.1(4), that refers to He is talking about accountability; that the minister shall lay before Parliament all these different directions. But it is directions in proposed Section 22.1(1) that the Governor in Council If you look at page 17—this is jumping ahead to Clause 12—the new proposed Section 22.1(1) says:

22.1(1) The Governor in Council may give to the Corporation such directions as in his opinion are necessary or expedient for the better advancement of the national interests of Canada and the Corporation shall comply with any such directions.

I would like to ask the specific question: What is the difference in this new proposed Section 22.1(1) under Clause 12—that is the Governor in Council; that is the Cabinet—to what the minister is going to do in Clause 2 under the new proposed Section 3.1(2)?

To conclude the question—in effect, does this not accentuate my point that we should not fool around; that the minister or the Cabinet really are very much still in control of the new corporation, even though it is a rose by another name?

The Chairman: It is still a rose.

Mr. Nowlan: With thorns.

[Traduction]

nous ne devrions pas nous excuser de nous étendre un peu plus longuement sur cet article.

• 2145

Franchement, monsieur le président, la réponse qu'a donnée le secrétaire parlementaire à la question de mon collègue, M. Forrestall, n'a fait qu'accuser le dilemme auquel je fais face. Je comprends l'expression «le ministre peut», et j'ai donc été surpris par la réponse de M. Sinclair d'après laquelle, il s'agira d'un pouvoir particulier auquel on recourra rarement. S'il avait répondu que, bien entendu, le ministre devrait peut-être donner parfois des directives à la société, cela aurait été un peu plus réaliste de sa part, car il faut certainement que le ministre conserve son autorité sur cette question. De fait, lorsqu'on va au-delà de tous les détails, et malgré tout ce qu'on peut dire au sujet de l'autonomie locale que le projet de loi est censé accroître par rapport à la loi antérieure, compte tenu de la phrase «le ministre peut donner à la société les directives qu'il juge nécessaires», on se demande si l'on fait bien des progrès dans la voie de l'autonomie locale. J'entends par là que même si l'administration du port local peut décider de beaucoup plus de choses mécaniques, à défaut d'un terme plus juste, et administratives, la société n'est-elle pas limitée à donner l'impression qu'elle a plus d'autonomie à cause de ses travaux locaux? Cependant, dans ce comité, nous ne croyons certainement pas à cette illusion, nous savons que le ministre a encore la haute main sur le fonctionnement de la nouvelle société.

C'est cette question que je voulais poser, et lorsque le secrétaire parlementaire a essayé de répondre à celle de M. Forrestall, monsieur le président, je crois qu'il m'a rendu encore plus perplexe à ce sujet, car lorsque je lis le projet de paragraphe figurant à la page 18, c'est-à-dire le paragraphe 22.1(4), cela se rapporte à la question de la responsabilité. Il y est dit que le ministre enjoindra à la société de déposer toutes ses directives devant le Parlement. Cependant, les directives figurant au paragraphe 22.1(1) sont celles du gouverneur en conseil . . . Reportez-vous à la page 17 où l'on aborde la même question dans l'article 12. L'article 22.1(1) prévoit ce qui suit, et je cite:

22.1(1) Le gouverneur en conseil peut donner à la Société les directives qu'il estime nécessaires ou utiles à la promotion de l'intérêt national, la Société doit se conformer aux directives qui lui sont données.

J'aimerais donc demander quelle est la différence entre ce que propose le paragraphe 22.1(1) introduit par l'article 12, c'est-à-dire les pouvoirs du gouverneur en conseil, du Cabinet, et ceux du ministre tels que les prévoit le nouveau projet de paragraphe 3.1(2) introduit par l'article 2?

Pour terminer, cela ne souligne-t-il pas ce que j'ai déjà affirmé, c'est-à-dire qu'il ne faut pas se leurrer mais plutôt se rendre à l'évidence et reconnaître que le ministre ou le Cabinet contrôlent encore très étroitement la nouvelle société, même si à certaines autres égards tout semble rose.

Le président: Il s'agit quand même d'une rose.

M. Nowlan: Avec des épines cependant.

[Text]

The Chairman: Mr. Sinclair.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, in terms of the minister being in control of any Crown corporation, I think that comes under the heading of his being accountable for the actions of that Crown corporation. So, yes, he still has control from that aspect. It is proposed sections like we have here in proposed section—I can never find the numbers, either—but on page 4, at proposed Section 3.1(2) at the top of the page, that is the statutory authority for the minister to see to it that the objectives of the ports policy are being adhered to.

If we pursued the objective of autonomy, then I would repeat my statement that it would only be very occasionally that we would ever expect to see the minister utilizing that power. And if, to use Mr. Forrestall's example, there were a case of predatory pricing or inequitable treatment to port users, then the minister under that proposed section would have the power to intervene to direct a remedy.

• 2150

The proposed sections with respect to directive power, contained in pages 17 and 18, are directives of an entirely different nature. They are stated to be in the national interest, they would be passed by Governor in Council and there would be a required tabling of them in Parliament in 15 days. This would cover instances where the Canada Ports Corporation was instructed to do something in the national interest that it would not normally do in the pursuit of the ports policy or the objective of operating the ports. There is provision in that proposed section for compensation to be paid to the corporation for undertaking such a directive.

I would like to point out that this is the only directive where the tabling is mandatory. The particular point on page 4 does not require tabling by the minister but is in fact the statutory authority by which he can redress inequity. I would like to make it very clear that it was never the intention to make a regulatory body out of the minister for people who perceive that a particular rate is not to their entire satisfaction.

The Chairman: Mr. Deniger would like to have a supplementary.

Mr. Deniger: Did I hear you well? Did you say that the orders the minister may issue are not bound to be tabled?

Mr. Nowlan: That was going to be my next question.

Mr. Deniger: That is not the way I understand proposed section 22.1(4).

Mr. Nowlan: We are talking about two different types of directives, as I understand it, Mr. Chairman, and it really came in response to the parliamentary secretary. As I understand it, Mr. Sinclair, we are talking about two different types of directives. In Clause 2, which is under discussion, you have a directive by the minister to carry out and achieve the objectives of the national ports policy, but there is nothing in there which says that directive shall be tabled. Then you come

[Translation]

Le président: Monsieur Sinclair.

M. Sinclair: Monsieur le président, si le ministre contrôle une société de la Couronne, cela tient au fait qu'il est tenu responsable des agissements de cette dernière. En conséquence, il est effectivement vrai qu'il a la haute main sur son fonctionnement sous cet angle. Cela est d'ailleurs précisé dans une disposition, à la page 4, à l'article 3.1(2), au haut de la page. C'est là qu'on précise les pouvoirs que le ministre tient de loi et qui lui permettent de veiller à ce qu'on se conforme aux objectifs de la politique portuaire.

Pour ce qui est maintenant de l'objectif de l'autonomie, je répéterai qu'à mon avis, le ministre ne recourra à ce pouvoir que très rarement. Pour reprendre l'exemple évoqué par M. Forrestall, s'il y avait avilissement des prix ou traitement inéquitable des utilisateurs, le ministre aurait la latitude nécessaire pour intervenir directement et remédier à la situation, grâce à la disposition mentionnée.

Les articles relatifs à l'autorité ministérielle figurant aux pages 17 et 18 sont tout à fait différents. Il s'agit en effet de pouvoirs à exercer dans l'intérêt national, qui seront accordés par voie de décrets et devront être déposés devant le Parlement dans les 15 jours. Cela englobe les circonstances où l'on aura donné à la Société canadienne des ports la directive d'effectuer dans l'intérêt national quelque chose qu'elle ne fait pas normalement dans l'application de la politique portuaire ni dans l'exploitation des ports. De plus, cette proposition de disposition prévoit qu'on indemnise la société pour avoir exécuté la directive.

J'aimerais par ailleurs préciser que c'est la seule directive où le dépôt devant la Chambre est obligatoire. Ce qui est mentionné à la page 4 n'exige pas un dépôt de la part du ministre, il s'agit en fait du pouvoir que la loi lui accorde pour corriger certaines injustices. Je tiens à préciser de façon très claire qu'on n'a jamais eu l'intention de faire du ministère un organisme de réglementation pour les utilisateurs insatisfaits d'un tarif particulier.

Le président: M. Deniger aimerait poser une question supplémentaire.

M. Deniger: Vous ai-je bien compris? Avez-vous bien dit que les ordres émanant du ministre ne doivent pas nécessairement être déposés?

M. Nowlan: C'était ma prochaine question.

M. Deniger: Ce n'est pas mon interprétation de l'article 22.1(4).

M. Nowlan: Monsieur le président, si je ne m'abuse, nous parlons de deux genres de directives, en réponse aux propos du secrétaire parlementaire, monsieur Sinclair, je crois que nous parlons de deux choses différentes. À l'article 2, celui dont nous sommes saisis, il est mentionné que le ministre est chargé de réaliser l'objectif de la politique portuaire nationale par voie de directives, mais rien ne précise que de telles directives seront déposées. Ensuite, on arrive à l'article 12, page 18,

[Texte]

to Clause 12, on page 18, to which the parliamentary secretary referred, and that is a directive by the Governor in Council in the public interest. That directive shall be tabled. So you have two different types of directives here. What is wrong with having the minister table the directive under Clause 2? That is one specific question.

My next specific question. As I understand part of your answer—and I do not want to get into Mr. Forrestall's thought about rates; just for you to directly answer my question— as the man or the author responsible for this proposed act in terms of explaining it to the committee, is the directive power in Clause 12 in the public interest the wide, broad power that supersedes the ministerial directive to carry out the purposes of National Harbours Act or the ports policy in Clause 2?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, I do not believe that it is possible to pass an order in council that would contravene a statute. Therefore, the answer to Mr. Nowlan's question would have to be, no, that would not be the section that would give the Governor in Council the power to supersede the proposed act.

Mr. Nowlan: My first question is: if you have in proposed section 22, as pointed out by the parliamentary secretary, that the tabling of every direction shall be laid before the House, what is wrong with having that same power in the Clause 2 we are talking about when the minister takes an action to carry out the objectives of the national ports policy?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, it was felt that the directives the minister would issue in that regard would be directives in the nature of corrective action and instruction to remedy a particular situation, that this should be an internal measure and not subject to the formal tabling procedures as would be envisioned in propose section 22 when there was an instruction to the corporation to do something that it would not normally do in the ordinary conduct of its business.

• 2155

The Chairman: A supplementary, Mr. Deniger.

Mr. Deniger: I would like to ask the legal counsel to read proposed Subsections 3.1(3) and 22.1(4). It seems to me that as it is written, any order issued by the minister is bound by the same rules as if it was an order in council issued by the Governor in Council, and as such would have to be laid before Parliament. That is the way it reads to me.

Mr. Mazankowski: Where was that again?

Mr. Deniger: It says here at page 4, subsection (3), it says:

Subsections 22.1(2) to (4) apply to directions issued under subsection (2) . . .

. . . which is ministerial order . . .

[Traduction]

c'est-à-dire à la disposition mentionnée par le secrétaire parlementaire où il est question d'une directive émanant du gouverneur général en conseil dans l'intérêt du public. Or, cette directive-là doit être déposée. Il y a donc deux sortes de directives en question. J'aimerais donc savoir en quoi il serait inacceptable que le ministre dépose la directive relevant de l'article 2? Voilà pour ma première question.

J'en arrive maintenant à la suivante. Je ne désire pas participer à la discussion lancée par M. Forrestall au sujet des tarifs, je vous demande simplement de répondre directement à mes questions, car si j'ai bien compris, c'est vous qui êtes chargé d'expliquer le projet de loi au Comité. Le pouvoir de donner une directive dans l'intérêt du public, tel qu'il figure à l'article 12, est-il si vaste qu'il ait préséance sur la directive ministérielle réalisant les objectifs de la Loi sur le Conseil des ports nationaux ou de la politique portuaire telle que précisée à l'article 2?

M. Sinclair: Monsieur le président, je ne crois pas qu'il soit possible d'ordonner quelque chose par voie de décret lorsque cela contrevient à une loi. Par conséquent, je dois répondre à M. Nowlan que cet article ne permettra pas au gouverneur en conseil de supplanter la loi.

M. Nowlan: Si l'article 22 exige que chaque directive soit déposée à la Chambre, comme l'a mentionné le secrétaire parlementaire, j'aimerais savoir pourquoi cela n'est pas indiqué dans le cas de l'article 2 dont nous sommes saisis, c'est-à-dire lorsque le ministre prend des initiatives pour réaliser les objectifs de la politique portuaire nationale?

M. Sinclair: Monsieur le président, étant donné qu'en l'occurrence les directives émises par le ministre chercheront à corriger certaines situations précises, on a estimé qu'il s'agissait de mesures internes et, partant, qu'elles ne devraient pas faire l'objet d'un dépôt officiel comme on le prévoit à l'article 22, où il est question d'enjoindre une société de faire quelque chose qui sort de ses fonctions ordinaires.

Le président: Une question supplémentaire, monsieur Deniger.

M. Deniger: J'aimerais demander au conseiller juridique de lire les paragraphes 3.1(3) et 22.1(4). Il me semble en effet que; d'après leur libellé actuel, tout ordre émanant du ministre est assujéti aux mêmes règles qu'un décret, c'est-à-dire qu'il doit être déposé auprès du Parlement. Enfin, c'est ainsi que j'interprète la chose.

M. Mazankowski: Où cela est-il mentionné encore?

M. Deniger: A la page 4, au paragraphe (3), il est dit, et je cite:

Les paragraphes 22.1(2) à (4) s'appliquent aux directives données en vertu du paragraphe (2) . . .

. . . c'est-à-dire à une ordonnance ministérielle . . .

[Text]

... as those subsections apply to directions given pursuant to subsection 22.1(1).

That is the orders in council; so, you go to 22.1(4) and it says:

The Minister shall cause every direction given to the Corporation pursuant to subsection (1) to be laid before each House...

Mr. Forrestall: That is directives with respect to ordering.

Mr. Deniger: But it is the same thing, you see. The rules that apply that the minister may issue have the same procedures as if they were Governor in Council orders, and as such would be tabled, as written, surely.

Mr. Sinclair: Right. Mr. Chairman, I stand corrected on that point. Departmental counsel has referred me to subsection (3) which says, as Mr. Deniger points out, Subsections 22.1(2) to (4) apply, therefore, the tabling does apply.

The Chairman: Subsection (2) on page 4.

Mr. Forrestall: Yes, Mr. Chairman, but with all due respect...

The Chairman: A point of order, Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: It is not a point of order.

The Chairman: Well, I just want to make sure that we are keeping our questioning in order here.

Mr. Forrestall: It is just so I understand it, a point of clarification; my understanding of Subsection 22.1—Governor in Council directives—has to do with compensation, reimbursement, and that type of very specific order in council directive, as opposed to the responsibility of the minister with respect to the objectives of the act. Now, they are two entirely different things.

Mr. Deniger: But there is no difference; the procedure is the same, regardless of the nature. You are right on the interpretation of the Governor in Council's extent of the powers, and you are also right as to the extent of the powers of the minister, but the procedure is the same for both.

Mr. Nowlan: To clarify...

The Chairman: If you look, Mr. Forrestall, at subsection (3) on page 4, it says: "... apply to directions issued under subsection (2) ...", which is the section we are dealing with.

Mr. Nowlan: Well no, as Mr. Forrestall looks at that, I think the thing has been clarified that both types of directives are going to be tabled, or laid before the House.

Mr. Deniger: That is right, regardless of what they are.

The Chairman: Exactly.

[Translation]

... comme s'il s'agissait de directives données en vertu du paragraphe 22.1(1).

Il s'agit cette fois de décrets. Nous passons maintenant à l'article 22.1(4) où il est dit, et je cite:

Le ministre dispose d'un délai de 15 jours de séance de l'une ou l'autre chambre, à compter de la date où la directive a été donnée à la Société en vertu du paragraphe (1), pour déposer cette directive devant le Parlement.

M. Forrestall: Il s'agit de directives ayant trait à des ordres.

M. Deniger: Mais il s'agit de la même chose. Les règlements auxquels sont assujettis les pouvoirs ministériels sont identiques à ceux portant sur les décrets, c'est-à-dire que les directives ministérielles doivent certainement être déposées.

M. Sinclair: C'est juste. Monsieur le président, j'accepte la rectification qu'on vient de faire. Le conseiller juridique me renvoie d'ailleurs au paragraphe (3) où il est dit, comme M. Deniger l'a précisé, que les paragraphes 22.1(2) à (4) s'appliquent aux directives données, et par voie de conséquence, l'obligation de déposer s'applique.

Le président: Il s'agit du paragraphe (2) à la page 4.

M. Forrestall: Oui, monsieur le président, mais avec tout le respect que je vous dois...

Le président: Un rappel au Règlement, monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Il ne s'agit pas d'un rappel au Règlement.

Le président: Je voulais simplement m'assurer que nous nous en tenions aux questions relatives à l'ordre du jour.

M. Forrestall: J'aimerais simplement obtenir un éclaircissement. A ce que je sache, le paragraphe 22.1, où il est question des directives du gouverneur en conseil, porte sur des questions d'indemnisation, de remboursement, sur ce genre de choses très précises, par opposition aux responsabilités incombant au ministre pour ce qui est des objectifs de la loi. Or, il s'agit de deux choses tout à fait différentes.

M. Deniger: Il n'y a aucune différence; la procédure est la même, quelle que soit la nature des directives. Votre interprétation de la portée des pouvoirs du gouverneur général est juste, comme l'est d'ailleurs celle des pouvoirs du ministre, mais la procédure est la même dans les deux cas.

M. Nowlan: A titre d'éclaircissement...

Le président: Monsieur Forrestall, si vous vous reportez au paragraphe (3) de la page 4, il y est dit que les paragraphes en question «s'appliquent aux directives données en vertu du paragraphe (2)», ce qui correspond à l'article dont nous sommes saisis.

M. Nowlan: Eh bien, je crois qu'il a été clairement établi que les deux genres de directives devront s'accompagner d'un dépôt, c'est-à-dire qu'elles devront être déposées devant la Chambre.

M. Deniger: C'est exact, et ce, quel que soit leur nature.

Le président: Précisément.

[Texte]

Mr. Nowlan: That is where I wanted to clarify that. The only last question is, or two last questions, . . .

Mr. Forrestall: Then our amendment in effect will cause that at some point to come before this committee if it is accepted.

Mr. Nowlan: The last two, from what Mr. Sinclair said about the ministerial directive—not the Cabinet directive but the ministerial directive in subsection (2)—that it was going to be a rare power . . . Does he—and this may be very speculative—does he envisage the fact that if the minister exercised—and I am surprised at his interpretation of that subsection, but as I listened to him—does he sort of envisage that if the minister exercised his power and issued such a directive, that in effect you are going to get a situation something like the Bank of Canada Act, that the chairman of the corporation has his integrity insulted and his confidence shaken and he resigns? Is it going to be that “rare” type of power, or is it going to be more of a directive on a day-to-day basis and perhaps even extending to the daily operation of the corporation? I am a little surprised at the interpretation that Mr. Sinclair gave, that this was going to such a rarely used power of the minister.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, I repeat my statement that I believe still that it will be a power that will be rarely used by the minister. The main thrust of this piece of legislation is to grant autonomy, as far as possible, to the ports. The ports recognize very well that they must live within the ground rules as set out by the statute. Therefore, I do not expect them to be contravening the statute.

• 2200

Mr. Nowlan: Okay. My last question then, Mr. Chairman, to Mr. Sinclair, coming back and comparing both of these types of directives again, and in consideration of the drafting there must be some examples, can he give this committee . . . ? When the Cabinet directive in Clause 12—that is proposed Section 22.1—refers to, in effect, the better advancement of the national interests, what type of situation do you envisage that an “advancement” of the national interests of Canada is going to be in conflict with the objectives of the national ports policy? And if that is the case, as the conclusion of my question, should you have that type of power in the act or should you amend the act to change the national ports policy?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, this kind of provision is a common one in Crown corporation legislation, the one in 22, and I believe also is referred to in the new Bill C-123, which is before Parliament now, that there are occasions when it might be in the national interest . . . I cannot think of one at the moment. However, this particular proposed Section 22 would give us the power to obtain grants for the corporation to assist in port investment, that if the government deems it to be in the national interest for a new container terminal to be built at Halifax, for example, then they could . . . you could take, for example, that that might not be a totally cost recoverable

[Traduction]

M. Nowlan: C'est justement là-dessus que j'aimerais obtenir un éclaircissement. J'aurais une dernière ou deux dernières questions à poser . . .

M. Forrestall: Cela veut dire que si l'on adopte notre amendement, cela sera renvoyé devant notre comité à un moment ou l'autre.

M. Nowlan: D'après les propos de M. Sinclair au sujet de la directive ministérielle telle qu'elle figure au paragraphe (2), et non de la directive du cabinet, il a dit que le pouvoir en question sera rarement utilisé. J'ai été étonné par son interprétation de ce paragraphe, mais cela dit, même si la question suivante est peut-être très hypothétique, si le ministre exerce ce pouvoir, émet une telle directive, se pourrait-il qu'on crée une situation analogue à celle entourant la Loi sur les banques? J'entends par là qu'on porte atteinte à l'intégrité du président de la Société et qu'on ébranle sa confiance à tel point qu'il démissionne? Ce pouvoir ne sera-t-il vraiment exercé que très rarement ou au contraire de façon quotidienne, et ce à tel point qu'il englobera le fonctionnement quotidien de la Société? Enfin, j'ai été quelque peu étonné par l'interprétation de M. Sinclair, d'après laquelle le ministre ne recourra que très rarement à ce pouvoir.

M. Sinclair: Monsieur le président, je répète ma conviction que le ministre exercera rarement ce pouvoir. D'ailleurs, le principal objectif de ce projet de loi est d'accorder le plus d'autonomie possible aux ports. Les ports reconnaissent volontiers qu'ils doivent se plier aux règles fondamentales établies par la loi, je ne pense donc pas qu'ils les enfreindraient.

M. Nowlan: Très bien. Je voudrais donc poser une dernière question à M. Sinclair, monsieur le président. Pourrions-nous revenir en arrière et comparer de nouveau ces deux genres de directives, et compte tenu du libellé, y a-t-il des exemples qu'il pourrait donner au Comité . . . ? Lorsque la directive du Cabinet à l'article 12—c'est-à-dire au projet d'article 22.1—invoque, en fait, la promotion de l'intérêt national, dans quel genre de situation cette «promotion» des intérêts nationaux du Canada serait-elle en conflit avec les objectifs d'une politique des ports nationaux? Et si tel est le cas, et pour clore ma question, ce genre d'autorité est-il prévu dans la loi, ou conviendrait-il de modifier la loi pour changer la politique des ports nationaux?

M. Sinclair: Monsieur le président, une disposition de ce genre est fréquente dans la législation des sociétés de la couronne et figure également au nouveau bill C-123, qui est actuellement soumis au Parlement, disposition qui prévoit qu'en certaines circonstances, il pourrait être de l'intérêt national . . . À l'heure actuelle, je ne puis imaginer une circonstance précise. Toutefois, ce projet d'amendement de l'article 22 nous donnerait l'autorité de demander des subventions pour la société afin d'aider aux investissements portuaires. C'est ainsi que si le gouvernement juge de l'intérêt national de faire construire un nouveau terminal de conteneurs à Halifax, par

[Text]

investment, that the government could direct the Crown corporation to undertake that port investment in the national interest and to compensate it by way of grant for that portion of the investment that was not cost recoverable.

The Chairman: Thank you, Mr. Nowlan.

I would like to point out to members of the committee that it is now after 10 o'clock and I would suggest that it is an appropriate time to adjourn. I regret we did not get to Mrs. Mitchell's amendments but we shall at a subsequent session. I remind members that there is an eclipse of the moon tonight and if we all stay up and watch it, we might all be completely loony.

The meeting is adjourned until tomorrow morning at 9.45 a.m., 9.30 a.m. One or the other.

[Translation]

exemple, il serait possible, en ce cas . . . mettons que ce ne soit pas un investissement entièrement récupérable, auquel cas le gouvernement pourrait demander à la Société de la couronne de faire cet investissement dans l'intérêt national, et consentir une subvention pour la partie de l'investissement qui n'est pas recouvrable.

Le président: Je vous remercie, monsieur Nowlan.

Je voudrais faire remarquer aux membres du Comité qu'il est 20 heures passé; à mon avis le moment est venu d'ajourner ce comité. Je regrette que nous n'ayons pu prendre connaissance des amendements de M^{me} Mitchell, mais ce n'est que partie remise. Je voudrais vous rappeler qu'il y a une éclipse de lune ce soir; je recommande à ceux qui veilleront pour l'observer de ne pas avoir l'air de tomber de la lune demain matin.

La séance est levée jusqu'à demain 9h30 ou 9h45.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Printing Office,
Supply and Services Canada,
45 Sacré-Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Imprimerie du gouvernement canadien,
Approvisionnement et Services Canada,
45, boulevard Sacré-Coeur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

WITNESS—TÉMOIN

From the Department of Transport:

Mr. Gordon M. Sinclair, Administrator, Canadian Marine
Transportation Administration.

Du ministère des Transports:

M. Gordon M. Sinclair, administrateur, Administration
canadienne du transport maritime.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 73

Tuesday, July 6, 1982

Chairman: Mr. Maurice A. Dionne

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 73

Le mardi 6 juillet 1982

Président: M. Maurice A. Dionne

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des*

Transport

Transports

RESPECTING:

Bill C-92, An Act to amend the National Harbours Board Act, the Government Harbours and Piers Act, the Harbour Commissions Act, the Canada Shipping Act and the Fishing and Recreational Harbours Act

CONCERNANT:

Bill C-92, Loi modifiant la Loi sur le Conseil des ports nationaux, la Loi sur les ports et jetées de l'État, la Loi sur les Commissions de port, la Loi sur la marine marchande et la Loi sur les ports de pêche et plaisance

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



First Session of the
Thirty-second Parliament, 1980-81-82

Première session de la
trente-deuxième législature, 1980-1981-1982

STANDING COMMITTEE ON
TRANSPORT

Chairman: Mr. Maurice A. Dionne

Vice-Chairman: Mr. Pierre Deniger

Benjamin	Flis
Bockstael	Forrestall
Campbell (<i>LaSalle</i>)	Fraser
Cook	Gourd
Corbin	Harquail

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: M. Maurice A. Dionne

Vice-président: M. Pierre Deniger

Messrs. — Messieurs

MacBain	McRae
Mazankowski	Mitchell (M ^{me})
McCain	Siddon
McDermid	Turner—(20)

(Quorum 11)

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 65(4)(b)

On Tuesday, July 6, 1982:

Mr. Nowlan replaced Mr. McCain;
Mr. Siddon replaced Mr. Fraser;
Mr. Gourd replaced Mr. Bossy;
Mr. McKnight replaced Mr. Mayer;
Mr. Lapierre replaced Mr. Gourd;
Mr. Mayer replaced Mr. McDermid;
Mr. Gourd replaced Mr. Lapierre;
Mr. Fraser replaced Mr. McKnight;
Mr. McCain replaced Mr. Nowlan.

Conformément à l'article 65(4)b) du Règlement

Le mardi 6 juillet 1982:

M. Nowlan remplace M. McCain;
M. Siddon remplace M. Fraser;
M. Gourd remplace M. Bossy;
M. McKnight remplace M. Mayer;
M. Lapierre remplace M. Gourd;
M. Mayer remplace M. McDermid;
M. Gourd remplace M. Lapierre;
M. Fraser remplace M. McKnight;
M. McCain remplace M. Nowlan.

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, JULY 6, 1982

(114)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 9:55 o'clock a.m. this day, the Chairman, Mr. Dionne (*Northumberland—Miramichi*) presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Benjamin, Bockstael, Campbell (*LaSalle*), Cook, Corbin, Deniger, Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Flis, Forrestall, Harquail, MacBain, Mayer, Mazankowski, McKnight, McRae, Mrs. Mitchell, Messrs. Siddon and Turner.

Witness: From the Department of Transport: Mr. Gordon M. Sinclair, Administrator, Canadian Marine Transportation Administration.

The Committee resumed consideration of Bill C-92, An Act to amend the National Harbours Board Act, the Government Harbours and Piers Act, the Harbour Commissions Act, the Canada Shipping Act and the Fishing and Recreational Harbours Act.

On Clause 2

Mrs. Mitchell moved,—That Clause 2 be amended by deleting line 14 on page 3 and substituting the following therefor:

“tion systems; and

(f) encourages Canadian traffic to move through Canadian ports.”

After debate thereon, the question being put on the amendment, it was, by a show of hands, negatived: Yeas: 2; Nays: 7.

Mrs. Mitchell moved,—That Clause 2 be amended by deleting lines 21 and 22 on page 3 and substituting the following therefor:

“the management thereof,”

After debate thereon, the question being put on the amendment, it was, by a show of hands, negatived: Yeas: 2; Nays: 9.

By unanimous consent, Clause 2 was allowed to stand.

At 11:15 o'clock a.m., the sitting was suspended.

At 11:20 o'clock a.m., the sitting resumed.

Clause 3 carried.

By unanimous consent, Clause 4 was allowed to stand.

On Clause 5

Mrs. Mitchell moved,—That Clause 5 be amended by deleting lines 7 and 8 on page 11.

After debate thereon, the question being put on the amendment, it was, by a show of hands, negatived: Yeas: 2; Nays: 9.

Clause 5 carried.

Clause 6 carried.

By unanimous consent, Clause 7 was allowed to stand.

Clauses 8 and 9 carried.

On Clause 10

PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 6 JUILLET 1982

(114)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 9h55 sous la présidence de M. Dionne (*Northumberland—Miramichi*) (président).

Membres du Comité présents: MM. Benjamin, Bockstael, Campbell (*LaSalle*), Cook, Corbin, Deniger, Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Flis, Forrestall, Harquail, MacBain, Mayer, Mazankowski, McKnight, McRae, M^{me} Mitchell, MM. Siddon et Turner.

Témoin: Du ministère des Transports: M. Gordon M. Sinclair, administrateur, Administration canadienne du transport maritime.

Le Comité reprend l'étude du Bill C-92, Loi modifiant la Loi sur le Conseil des ports nationaux, la Loi sur les ports et jetées de l'État, la Loi sur les commissions de ports, la Loi sur la marine marchande et la Loi sur les ports de pêche et plaisance.

Article 2;

M^{me} Mitchell propose,—Que l'article 2 soit modifié en remplaçant les lignes 16 et 17, page 3, par ce qui suit:

“les réseaux de transports aérien et terrestre; et

f) qui encourage le trafic canadien à passer par les ports canadiens.”

Après débat, l'amendement, mis aux voix, est rejeté par un vote à mains levées par sept voix contre deux.

M^{me} Mitchell propose,—Que l'article 2 soit modifié en remplaçant les lignes 22 et 23, page 3, par ce qui suit:

“mêmes financièrement et à l'administration desquels des éléments locaux dési-”

Après débat, l'amendement, mis aux voix, est rejeté par un vote à mains levées par neuf voix contre deux.

Du consentement unanime, l'article 2 est réservé.

A 11h15, le Comité suspend ses travaux.

A 11h20, le Comité reprend ses travaux.

L'article 3 est adopté.

Du consentement unanime, l'article 4 est réservé.

Quant à l'article 5;

M^{me} Mitchell propose,—Que l'article 5 soit modifié en supprimant les lignes 7, 8 et 9, à la page 11.

Après débat, l'amendement, mis aux voix, est rejeté par un vote à mains levées par neuf voix contre deux.

L'article 5 est adopté.

L'article 6 est adopté.

Du consentement unanime, l'article 7 est réservé.

Les articles 8 et 9 sont adoptés.

Quant à l'article 10;

Mr. Flis moved,—That Clause 10 be amended by adding, immediately after line 2 on page 16, the following:

“(h.1) the prescribing of the form of documents required in the event of loans, by or to the Corporation, of money to or by a local port corporation and the terms of those loans and, in particular, providing for the determination of the interest payable on, and the maximum periods of, those loans;”

By unanimous consent, the amendment was allowed to stand.

By unanimous consent, Clause 10 was allowed to stand.

Clause 11 carried.

By unanimous consent, the Committee reverted Clause 1.

During the course of the meeting, the witness answered questions.

At 12:30 o'clock p.m., the Committee adjourned until 3:30 o'clock p.m. this day.

AFTERNOON SITTING (115)

The Standing Committee on Transport met at 3:35 o'clock p.m. this day, the Chairman, Mr. Dionne (*Northumberland—Miramichi*) presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Benjamin, Bockstael, Campbell (*LaSalle*), Cook, Corbin, Deniger, Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Flis, Forrestall, Fraser, Harquail, MacBain, Mazankowski, McCain, McRae, Mrs. Mitchell, Messrs. Siddon and Turner.

Witnesses: From the Vancouver Board of Trade, Vancouver, B.C.: Mr. R.C. Mann, Immediate-Past Chairman. *From the Department of Transport:* Mr. Gordon M. Sinclair, Administrator, Canadian Marine Transportation Administration.

The Committee resumed consideration of Bill C-92, An Act to amend the National Harbours Board Act, the Government Harbours and Piers Act, the Harbour Commissions Act, the Canada Shipping Act and the Fishing and Recreational Harbours Act.

On Clause 1

Mr. Mann made a statement.

The witnesses answered questions.

At 5:36 o'clock p.m., the Committee adjourned until 8:00 o'clock p.m., this day.

M. Flis propose,—Que l'article 10 soit modifié par insertion, après la ligne 2, page 16, de ce qui suit:

“(h.1) la détermination des modalités des emprunts qu'elle fait auprès d'une société de ports locale ou des prêts qu'elle lui consent, notamment l'intérêt afférant à ces emprunts ou à ces prêts, leur durée maximale, ainsi que la forme du document qui les constate;”

Du consentement unanime, l'amendement est réservé.

Du consentement unanime, l'article 10 est réservé.

L'article 11 est adopté.

Du consentement unanime, le Comité revient à l'étude de l'article 1.

Au cours de la séance, le témoin répond aux questions.

A 12h30, le Comité suspend ses travaux jusqu'à 15h30.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI (115)

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 15h35 sous la présidence de M. Dionne (*Northumberland—Miramichi*) (président).

Membres du Comité présents: MM. Benjamin, Bockstael, Campbell (*LaSalle*), Cook, Corbin, Deniger, Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Flis, Forrestall, Fraser, Harquail, MacBain, Mazankowski, McCain, McRae, M^{me} Mitchell, MM. Siddon et Turner.

Témoins: De la Chambre de commerce de Vancouver, Vancouver, C.-B.: M. R.C. Mann, ancien président. *Du ministère des Transports:* M. Gordon M. Sinclair, administrateur, Administration canadienne du transport maritime.

Le Comité reprend l'étude du Bill C-92, Loi modifiant la Loi sur le Conseil des ports nationaux, la Loi sur les ports et jetées de l'État, la Loi sur les commissions de ports, la Loi sur la marine marchande et la Loi sur les ports de pêche et plaisance.

Quant à l'article 1;

M. Mann fait une déclaration.

Les témoins répondent aux questions.

A 17h36, le Comité suspend ses travaux jusqu'à 20h00.

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

[Texte]

Tuesday, July 7, 1982

• 0952

The Chairman: Unfortunately, we do not have a quorum but, if there is further discussion on Clause 2, we can have that discussion without a quorum. We cannot, however, accept Mrs. Mitchell's amendments until we have a quorum.

I want to welcome our witnesses back. We have Mr. Sinclair, Mr. Watt and Mr. Lefebvre, as well as Mr. Innes and Mr. Boyer.

We are resuming consideration of Bill C-92, an act to amend the National Harbours Board Act, the Government Harbours and Piers Act, the Harbour Commissions Act, the Canada Shipping Act and the Fishing and Recreational Harbours Act.

At last night's meeting the committee agreed to stand Clause 1, therefore, we are on Clause 2.

On Clause 2

The Chairman: Mr. Siddon.

Mr. Siddon: Mr. Chairman, there were a couple of questions I would have liked to have raised last evening. There was one relating to the situation in which the management groups might be established to carry out the objectives of the legislation, as in the case of Ridley Terminals Incorporated, Westshore Terminals Incorporated and the question is, to extent would the authority for operating certain terminals that comes under the jurisdiction of the National Harbours Board be vested in a private or quasi-private management group. I wonder if the witnesses would have any information on that?

The Chairman: Mr. Sinclair.

Mr. G.M. Sinclair (Administrator, Canadian Marine Transportation Administration): That is a very difficult question to answer because the organizational format used at Ridley was a solution to a very complex situation, and whether it would ever be repeated or not I really would not have any opinion on.

• 0955

It seemed to serve the requirements of the moment, taking into account the interests of all the parties concerned at the time—federal, provincial, coal companies, NHB, whatever, but I do not think I would be in any position to make any comments as to whether that is any model for the future. I think it was probably an ingenious solution to an extremely complex and delicate problem, but I would not look to it to be necessarily any model that would be a standard practice in the future.

Mr. Siddon: Mr. Chairman, Ridley Terminals is not the only example, Westshore Terminals was established in 1969 or 1970, I understand, to manage the Robert's Bank facility.

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

[Traduction]

Le mardi 6 juillet 1982

Le président: Nous n'avons pas de quorum, mais si vous le voulez, nous pouvons poursuivre la discussion relative à l'article 2. Par contre, nous devons attendre d'avoir un quorum pour accepter les amendements de M^{me} Mitchell.

Permettez-moi maintenant de vous présenter nos témoins, MM. Sinclair, Watt et Lefebvre, et MM. Innes et Boyer.

Nous reprenons l'étude de la Loi modifiant la Loi sur le Conseil des ports nationaux, la Loi sur les ports et jetées de l'État, la Loi sur les Commissions de port, la Loi sur la marine marchande et la Loi sur les ports de pêche et plaisance.

Hier soir, nous avons convenu de réserver l'article 1; nous passons donc à l'article 2.

Article 2

Le président: Monsieur Siddon.

M. Siddon: J'avais deux questions à poser hier soir. La première se rapporte aux personnes qui seraient chargées de la mise en oeuvre de la loi, comme les sociétés *Ridley Terminals Incorporated* et *Westshore Terminals Incorporated*. Les témoins pourraient-ils nous dire dans quelle mesure l'exploitation des terminaux relevant de la compétence du Conseil des ports nationaux peut être confiée à des groupes de gestion privés?

Le président: Monsieur Sinclair.

M. G.M. Sinclair (administrateur, Administration des transports maritimes du Canada): Il m'est difficile de répondre à votre question, étant donné que la formule retenue pour Ridley devait en principe résoudre un problème extrêmement complexe, et je ne sais vraiment pas si cette solution sera jamais utilisée ailleurs ou non.

Cela me semblait répondre aux besoins du moment, compte tenu des intérêts de toutes les parties en cause à cette époque, qu'il s'agisse du gouvernement fédéral, des gouvernements provinciaux, des sociétés d'extraction du charbon, du Conseil des ports nationaux, et ainsi de suite, mais je ne pense pas être en mesure de vous dire si cela doit être le modèle à retenir à l'avenir. Je pense que c'était probablement là une solution ingénieuse à un problème extrêmement compliqué et délicat, mais je ne pense pas que ce soit nécessairement un modèle qui devrait être recopié à l'avenir.

M. Siddon: Monsieur le président, Ridley Terminals n'est pas le seul exemple; je crois savoir que Westshore Terminals a

[Text]

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, we have no interest in Westshore Terminals. That is entirely a private organization.

Mr. Siddon: Mr. Chairman, Westshore Terminals manages the Robert's Bank port, but it still comes under the jurisdiction of the National Harbours Board. I wonder if that might be explained.

Mr. Sinclair: Westshore Terminals leases the initial first pod of the Robert's Bank Terminal and operates it as a private facility under a lease arrangement. That is a standard practice in many other places across the country; we have terminal operators operating facilities under lease.

Mr. Siddon: Then, Mr. Chairman, what Mr. Sinclair is saying is that there is a distinction between a management group and a terminal operator who might merely be leasing properties that are part of a port complex under the jurisdiction of the National Harbours Board and that that would be on a proposal basis—the leasing of properties—or on the basis of unsolicited proposals. For example, in the case of the additional terminals at Robert's Bank, the operating rights would be extended on a first come first served basis, would they? Or where there was more than one bidder on a competitive tender basis?

Mr. Sinclair: It can be done in any one of a number of ways. The National Harbours Board tries to be as flexible as possible to accommodate the varying circumstances in different ports across the country.

Mr. Siddon: If the Ridley Island management group, then, is an exception, Mr. Chairman, I wonder whether it is envisaged by Mr. Sinclair and the minister that there would be no further need—I think you said that you do not perceive a need for such a special category in the future. Is that to the extent that you feel that that is absolutely ruled out as a possible means of . . . ? If not, why does the bill not make some reference or provision for such a structure?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, I did not say that I did not foresee the need, I just said that I did not foresee this being a general model that would be used. The device that was used was a unique solution for a very complex situation in order to bring the whole coal deal to a conclusion. It had some unique features to it, as I am sure Mr. Siddon knows. All I am saying is that that is certainly not a model for the future, it is a unique circumstance that was brought into play to solve a particular situation.

Mr. Siddon: Mr. Chairman, Mr. Sinclair would appreciate that the difficulty we have had, some of us from British Columbia, has been in trying to learn more about the tendering procedures, the management decisions that were made in connection with the development of Ridley Island. In my speech a week or so ago I raised the question of the water-line, where Port Edward would have been happy to supply water but the management group decided to obtain water from a pulp mill, at considerably greater expense to install the facility. There is the question of the successful Japanese bidders for the

[Translation]

été créée en 1969 ou 1970, en vue de gérer les installations de Robert's Bank.

M. Sinclair: Monsieur le président, nous n'avons rien à voir avec Westshore Terminals; il s'agit là d'une organisation privée.

M. Siddon: Monsieur le président, Westshore Terminals gère le port de Robert's Bank, mais relève toujours du Conseil des ports nationaux. Je me demande si on pourrait avoir une explication à ce sujet.

M. Sinclair: Westshore Terminals loue la première portion du terminal de Robert's Bank et la gère à titre d'installation privée, en vertu d'un accord de location. Cela se fait dans de nombreux autres endroits du pays; des opérateurs de terminaux exploitent des installations sous contrat.

M. Siddon: Alors, monsieur le président, M. Sinclair dit en fait qu'il faut établir la distinction entre un groupe de gestion et un opérateur de terminal qui se contenterait de louer des biens qui font partie des complexes portuaires et qui relèvent du Conseil des ports nationaux; ceci se ferait à la suite d'appels d'offres—la location des biens—ou non. Par exemple, dans le cas des terminaux qui ont été ajoutés au complexe portuaire de Robert's Bank, les droits d'exploitation seraient prorogés et reviendraient de droit au premier soumissionnaire? Ou y avait-il d'autres soumissionnaires?

M. Sinclair: Cela peut se faire de plusieurs façons. Le Conseil des ports nationaux essaie d'être aussi souple que possible, en vue de répondre aux besoins différents des divers ports du pays.

M. Siddon: Si le groupe de gestion de l'île Ridley est une exception, monsieur le président, alors, je me demande si M. Sinclair et le ministre ont pensé qu'on n'aurait plus besoin—je crois que vous avez dit que vous ne pensiez pas que l'on ait besoin d'une catégorie spéciale de cet ordre à l'avenir. Pensez-vous que ce soit absolument hors de question . . . ? Dans la négative, pourquoi le projet de loi ne comporte-t-il aucune disposition prévoyant une structure de cet ordre?

M. Sinclair: Monsieur le président, je n'ai pas dit qu'on n'en aurait pas besoin, j'ai dit simplement que cela ne devait pas être nécessairement un modèle auquel il faudrait recourir. Le mécanisme utilisé répondait à une situation très complexe, en vue de résoudre le problème du charbon. Il comportait des traits caractéristiques uniques, comme M. Siddon le sait sans doute. Tout ce que je dis, c'est qu'il ne s'agit certainement pas là d'un modèle qu'il faudrait retenir à tout prix; il s'agit de circonstances uniques, qui ont permis de résoudre une situation particulière.

M. Siddon: Monsieur le président, M. Sinclair sait sans doute que nous avons eu beaucoup de difficultés, nous, en Colombie-Britannique, à essayer d'en savoir davantage sur les procédures d'appel d'offres, et sur les décisions prises au niveau de la direction en rapport avec l'exploitation de l'île Ridley. Dans mon discours d'il y a une semaine environ, j'ai posé la question de l'adduction d'eau, alors que Port Edward aurait été tout à fait satisfait de fournir de l'eau, mais le groupe de gestion a décidé d'en obtenir d'une fabrique de pâte à papier, à un coût considérablement plus élevé, en vue de

[Texte]

supply of steel piling pipe, for the supply of the stacker-yarder reclaimer equipment, the car unloaders, which were ordered from Britain. None of these decisions seemed to reflect what was set out in Clause 2, proposed Section 3.(1)(a):

(a) is an effective instrument of support for the achievement of Canadian international trade objectives and of national, regional and local economic and social objectives;

In other words, these decisions—where offshore bidders were successful even where they were not low bid, according to some interpretations, to bid on the stacker reclaimer equipment—were not in the national interest, as far as I am concerned, as a member from British Columbia, and they were virtually inaccessible to this committee. It was like pulling hens' teeth, so to speak, for my colleague from Belleville to obtain the memos and the paperwork on which the decision was based. Even in obtaining that information, there was no evidence that a clear and equitable opportunity had been granted to Canadian bidders like Stephens-Adamson in supply of that equipment.

• 1000

The point I am making is that the further away we make this kind of arm's-length relationship in assigning the management of ports to quasi-public bodies using a lot of public money but operating more or less as a private entity the more difficulty Parliament has in ensuring that our ports are properly managed. I think it would be very important to determine the basis on Ridley Island on which Ridley Terminals Incorporated was established, whether there were fair and competitive bids for the operation of that terminal and whether this practice is either ruled in or ruled out by the present legislation.

The Chairman: Mr. Sinclair.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, there were fair and competitive bids for the terminal operator at Ridley Island; that process did take place. There were public competitive tenders for all the pieces of equipment and supplies that were required for the coal terminal. I think that subject has been thoroughly aired before this committee, and the minister has tabled all kinds of documentation to substantiate the decisions that were taken. In my mind, at least—I know that Mr. Siddon would not agree with me—the decisions that were taken were proper in the circumstances. They were well thought out; in terms of the contract awards, a senior representative from the Treasury Board had input into all the contract award decisions so that there was an independent assessment of those tenders.

The dispute with respect to the stacker reclaimer is, I believe, Mr. Chairman, just that, a dispute. From vested interest points of view, people take different positions. However, having been somewhat exposed to that, I am satisfied

[Traduction]

construire ses installations. Et que dire des soumissionnaires japonais qui ont réussi à signer le contrat prévoyant la fourniture de tuyauterie d'acier, de locomotives de chantier permettant d'empiler le bois, des déchargeurs de wagons qui ont été commandés à la Grande-Bretagne? Aucune de ces décisions ne semble refléter les dispositions de l'article 2, c'est-à-dire de l'alinéa 3.(1)a) proposé:

a) qui contribue efficacement à la réalisation des objectifs du commerce international canadien ainsi que des objectifs sociaux et économiques, tant au niveau national que régional et local;

En d'autres termes, ces décisions, alors que des soumissionnaires étrangers ont pu enlever le contrat alors que leur offre n'était pas la moins élevée, selon certains dires, n'ont pas été prises dans l'intérêt national, en ce qui me concerne, en tant que député de la Colombie-Britannique, et le Comité a eu du mal à en savoir davantage là-dessus. Mon collègue de Belleville a eu toutes les difficultés du monde à obtenir les notes de service, ainsi que les documents qui ont permis de prendre cette décision. Même après avoir obtenu ces renseignements, rien ne permettait de penser qu'une chance avait été donnée à des soumissionnaires canadiens, tels que Stephens-Adamson, pour la fourniture de ce matériel.

Plus la gestion des ports sera attribuée à des organismes quasi publics financés par les deniers publics, mais exploités plus ou moins en tant qu'organismes privés, plus il sera difficile au Parlement de s'assurer que nos ports soient correctement gérés. Je pense qu'il serait très important de savoir comment la société *Ridley Terminals Incorporated* a été créée, si des appels d'offres ont été organisés de manière juste et équitable en vue d'exploiter ce terminal, et si cette pratique est acceptée ou non par la loi actuelle.

Le président: Monsieur Sinclair.

M. Sinclair: Monsieur le président, les appels d'offres prévoyant l'exploitation du terminal de l'île Ridley ont été équitables; c'est effectivement ce qui s'est passé. Des appels d'offres publics ont été lancés pour toutes les pièces d'équipement et pour toutes les fournitures requises pour le terminal de charbon. Je crois qu'on en a discuté en long et en large devant ce Comité, et le ministre a déposé toutes sortes de documents en vue de justifier les décisions qui ont été prises. A mon avis, du moins—je sais que M. Siddon ne sera pas d'accord avec moi—les décisions prises l'ont été correctement, vu les circonstances. Ce sont des décisions réfléchies; en ce qui concerne l'attribution des contrats, un haut fonctionnaire du Conseil du Trésor a analysé toutes les décisions s'y rapportant, si bien que ces appels d'offres ont été évalués par une personne indépendante.

Le litige portant sur le défricheur de bois est, monsieur le président, simplement un litige. Selon les points de vue qu'on défend, les gens prennent des positions différentes. Cependant, ayant déjà oeuvré dans ce domaine, je suis convaincu que les

[Text]

that the decisions taken were the proper ones in the circumstances, bearing in mind the constraints under which the individuals had to work.

The Chairman: In the interests of procedure, before we continue I want to remind members that we are dealing with Bill C-92, and I do not think we should use it as an opening to discuss management problems over which there may be disagreement or dispute within the department. I allowed the question and the answer, but I would urge members to stick to the substance of Bill C-92.

Might I also remind members that on the questioning on clause-by-clause it is my intention to limit questioning per member to 10 minutes each and then go to the next participant, which means that you have 2 minutes left now, Mr. Siddon.

Mr. Siddon: Thank you, Mr. Chairman. You are always very fair, and I appreciate that.

I was trying to expand upon some of the very general and imprecise language contained in Clause 2, proposed Section 3, and draw contrast between the very admirable objectives set out in this legislation and the realities of recent experience.

Just to conclude without any further question, although Mr. Sinclair may choose to clarify, it is my understanding that the bidding on the management rights for Ridley Island terminals was called in accordance with a specific set of conditions, terms of reference. None of the bids were accepted, and it was at a subsequent time that the terms of reference were modified somewhat and the operator was selected without reference to the other bidders as Ridley Terminals Incorporated, Mr. Pathy and his group from Montreal. When there was a reconsideration, there was no invitation for the other potential operators to submit a subsequent bid, including the Teck-Denison consortium.

• 1005

Secondly, and of course Mr. Sinclair knows very well, it is not only myself but also Mr. Ellis and others who reject the allegation that decisions were taken with adequate regard for the different interest rates prevailing, the different tax and tariff policies affecting the Japanese bidder as compared with the Canadian bidder, and we will not accept any suggestion that the bidding was fair until all of the records are released and made available for full public scrutiny.

The Chairman: Mr. Sinclair.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, I would just like to make one comment with respect to the first part of Mr. Siddon's statement, and that is that the terminal operator was selected on the basis of a public competitive tender on which Teck and Denison had an opportunity to bid. Because of the pressures brought to bear, largely by the coal companies, certain of the conditions had to be amended at a later date but, in all

[Translation]

décisions prises ont été les bonnes, compte tenu des circonstances, et des contraintes sous lesquelles les individus ont dû travailler.

Le président: Pour ce qui est de la procédure, avant que nous ne continuions, j'aimerais rappeler aux députés que nous étudions le Bill C-92, et je ne pense pas que l'on devrait commencer à discuter de problèmes de gestion qui pourraient donner lieu à des désaccords au sein du ministère. J'ai permis que la question soit posée et qu'une réponse y soit donnée, mais je demanderais aux députés de s'en tenir à la teneur même du Bill C-92.

Je voudrais également rappeler aux membres du Comité qu'en ce qui concerne les questions posées lors de l'étude article par article du projet de loi, j'ai l'intention de limiter les questions par membre à dix minutes chacun, puis de donner la parole au suivant, ce qui veut dire qu'il vous reste deux minutes, monsieur Siddon.

M. Siddon: Merci, monsieur le président. Vous êtes toujours très juste, et je l'apprécie.

J'essayais d'en savoir davantage à propos du libellé plutôt imprécis de l'article 2, c'est-à-dire de l'article 3 proposé, et j'essayais d'établir un contraste entre les objectifs fixés par cette loi et la réalité.

Pour conclure sans poser d'autres questions, bien que M. Sinclair voudrait peut-être apporter quelques précisions, je crois que les appels d'offres portant sur les droits d'exploitation des terminaux de l'île Ridley ont été lancés conformément à un ensemble très précis de modalités. Aucune de ces offres n'a été acceptée, et c'est par la suite, lorsque les termes de l'offre ont été modifiés quelque peu, que l'opérateur de ce terminal a été choisi sans qu'on tienne compte des autres soumissionnaires, et le contrat a été adjugé à *Ridley Terminals Incorporated*, M. Pathy et son groupe de Montréal. Lorsque l'affaire a été étudiée de nouveau, les autres opérateurs potentiels n'ont pas été invités à proposer une nouvelle offre, y compris le groupe Teck-Denison.

Deuxièmement, et M. Sinclair le sait très bien, non seulement je rejette la prétention selon laquelle on a pris les décisions en tenant dûment compte des différents taux d'intérêt en vigueur, des différentes mesures fiscales et tarifaires pesant sur le soumissionnaire japonais par rapport au soumissionnaire canadien, mais M. Ellis et d'autres la rejettent également; rien ne permet de croire que les appels d'offres ont été justes, tant que tous les documents s'y rapportant ne seront pas publiés, pour qu'ils puissent être analysés.

Le président: Monsieur Sinclair.

M. Sinclair: Monsieur le président, je voudrais simplement faire une observation à propos de la première partie de ce qu'a dit M. Siddon, c'est-à-dire que l'opérateur du terminal a été choisi à la suite d'un appel d'offres dont Teck and Denison était soumissionnaire. En raison des pressions exercées par les sociétés d'extraction du charbon, certaines des modalités de cet appel d'offres ont dû être modifiées à une date ultérieure,

[Texte]

fairness, there was not any sort of reason for disqualifying or throwing out the previous acceptable bid of the Federal Commerce and Navigation group. They amended their proposal, as was requested, in order to take into account the requirements of the situation. I think that was done in a fair and above-board manner and without question.

The Chairman: We are going to leave that topic. That is ended, for the purposes of Bill C-92.

Mr. Siddon: It will not happen again?

The Chairman: Right, not necessarily. Mrs. Mitchell, it is your turn.

Mrs. Mitchell: I would like to proceed with amendments, as I imagine quite a few other people would. Before getting into the specific amendments we had for Clause 2, Mr. Chairman, I would like to make one general request, and I am sure the other members here will support this. We ask that the sexist language throughout this bill be corrected. Under our new Charter of Rights, I think it is long overdue that we should have "his/her", or "her/his", rather than just the masculine language. The only place where we have non-sexist language, I might note, is where we refer to Her Majesty. So I would just like to ask that legal counsel make these corrections.

The Chairman: That sounds sexist.

Mrs. Mitchell: That is non-sexist and specific.

Mr. MacBain: Do you mean to put "her" in throughout?

Mrs. Mitchell: Yes. I think it is important that we remember this and correct it.

Our first specific amendment has to do with the objectives. I would move that Bill C-92 be amended on page 3 by deleting line 14 and substituting the following therefor:

tation systems; and (f) encourages Canadian traffic to move through Canadian ports.

I would like to speak to that, Mr. Chairman.

I think we were talking about this principle yesterday, and I recall that Mr. Sinclair said very strongly that the National Harbours Board, of course, tries to influence the movement of Canadian goods through Canadian ports. We feel that in any Canadian policy this should be explicit, not just a possibility. I do not think I need say to the members here, of course, that it is very important to encourage Canadian exports through our Canadian ports. In B.C. we have been very concerned, for instance, that some southeast coal is being shipped through the Port of Seattle. We think this should be spelled out in federal policy so that users of ports, and also the port management themselves, will give priority to this. It is essential, of course, to stimulate our economy, and we are quite sure that labour groups would support this very strongly as well. So I think those are the main points. It is pretty clear in the amendment what we are after.

[Traduction]

mais, en toute équité, rien ne permettait de rejeter l'offre, qui avait été acceptée auparavant, du groupe fédéral du commerce et de la navigation. Ils ont modifié leur proposition, comme nous l'avions demandé, en vue de tenir compte des besoins de la situation. Je pense que cela a été fait de façon juste et équitable.

Le président: Nous allons changer de sujet. C'est fini, en ce qui concerne le Bill C-92.

M. Siddon: Cela n'arrivera plus jamais?

Le président: Pas nécessairement. Madame Mitchell, vous avez la parole.

Mme Mitchell: J'aimerais proposer des amendements, comme je pense que d'autres le feront. Avant de parler des amendements précis modifiant l'article 2, monsieur le président, j'aimerais déposer une demande d'ordre général, et je suis sûre que les autres membres du Comité l'appuieront. Nous demandons que le langage sexiste de ce projet de loi soit supprimé. En vertu de notre nouvelle charte des droits, je pense qu'il est grand temps que nous ayons «son/sa», ou «sa/son», plutôt que «son» uniquement. Ce n'est que lorsque nous nous reportons à Sa Majesté que le langage n'est plus sexiste. Je demanderais donc au conseiller juridique d'apporter ces corrections.

Le président: Cela semble sexiste.

Mme Mitchell: C'est non sexiste et précis.

M. MacBain: Voulez-vous mettre «sa» dans tout le projet de loi?

Mme Mitchell: Oui. Je pense qu'il est important de nous rappeler ceci et de le corriger.

Notre premier amendement porte sur les objectifs. Je propose que le Bill C-92 soit modifié par substitution, à la page 3, ligne 17, de ce qui suit:

terrestre; et f) qui encourage le trafic canadien à passer par les ports canadiens.

J'aimerais en parler plus longuement, monsieur le président.

Je crois que nous parlions de ce principe, hier, et je me rappelle que M. Sinclair a dit très fermement que le Conseil des ports nationaux essaie de faire en sorte que les marchandises canadiennes soient acheminées par les ports canadiens. Nous estimons que toute politique canadienne en la matière doit être très précise, et non pas vague. Je ne pense pas devoir dire aux membres, ici, qu'il est très important d'encourager l'acheminement des exportations canadiennes par nos propres ports. En Colombie-Britannique, nous avons été très préoccupés, par exemple, qu'une partie du charbon du sud-est soit acheminé par le port de Seattle. Nous pensons que la politique fédérale en la matière doit préciser que les usagers des ports, et également la gestion des ports, y donnent priorité. Il est évidemment essentiel de stimuler notre économie, et dans cette optique, nous sommes persuadés que les groupements syndicaux appuieront aussi cette mesure très fortement. Je crois que ce sont là les points principaux. L'amendement précise assez clairement ce que nous recherchons.

[Text]

• 1010

The Chairman: Any further discussion on the amendment? Mr. Sinclair.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, it is our opinion that we have addressed this issue in Clause 2 in the sections that are reflective of the objective of the national ports policy in that we state that it is to be:

... an effective instrument of support for the achievement of Canadian international trade objectives and of national, regional and local economic and social objectives.

It is efficient. The accessibility and equitability, autonomy . . . This is a bill to improve the administration of the port system, and the best way we can encourage Canadian traffic to move through Canadian ports is by following that objective and making the ports as efficient as we possibly can. And that is the limit of our responsibilities under this particular bill. We feel that we have tried to address that in terms of objectives for the operation of the ports in the language that is already there.

The Chairman: Mr. Cook.

Mr. Cook: Encourage Canadian traffic to move through Canadian ports; it sounds fine, a great motherhood issue. I have a little difficulty accepting it, except for the word "encourage". I think with the word "encourage" there it is not too difficult to accept.

However, I would not want any intimation placed by that amendment in this bill that a Canadian exporter cannot choose the cheapest way of getting his goods to his market, wherever it may be. I want the Canadian ports to be totally competitive. However, if there is a shipper from the prairies who wishes to send something through Seattle because he can do it a lot cheaper than he can do it through the Port of Vancouver, then I do not think it should be part of the national ports policy to force that exporter to use Vancouver to the detriment of export trade and to his own detriment in terms of the competitive price situation, taking into consideration his costs of transportation.

I really believe that is what the NDP are advocating by this, that a Canadian shipper would have to use a Canadian port. And that I would be opposed to on the basis that if the Canadian ports cannot compete, then, by golly, the exporter in Canada should have the right to ship by whatever method he finds most economical for his product. We want that product out in the world.

So I would just put that caveat in terms of the word "encouragement", which seems to still give the exporter that freedom of action which I believe he must have.

The Chairman: Are there any further questions? Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, if we meant something different or stronger than what the amendment says, we would have damn well said so. I do not understand why this particu-

[Translation]

Le président: Y a-t-il d'autres remarques sur l'amendement? Monsieur Sinclair.

M. Sinclair: Monsieur le président, à notre avis, nous nous sommes penchés sur cette question à l'article 2, dans les dispositions qui reflètent les objectifs de la politique des ports nationaux, en ce sens que nous affirmons que celle-ci:

... contribue efficacement à la réalisation des objectifs du commerce international canadien ainsi que des objectifs socio-économiques, tant au niveau national que régional et local.

Qui soit efficace. Qui offre des conditions équitables, et l'autonomie . . . Le présent projet de loi vise à améliorer l'administration du système portuaire; c'est en poursuivant cet objectif et en rendant nos ports aussi efficaces que possible que nous pouvons le mieux encourager le trafic canadien à utiliser les ports canadiens. C'est ce à quoi se limite notre responsabilité en vertu de ce projet de loi. Nous estimons avoir essayé de réaliser cela en fixant des objectifs, en vue de l'exploitation des ports, dans le texte déjà rédigé.

Le président: Monsieur Cook.

M. Cook: Encourager le trafic canadien à emprunter des ports canadiens: à entendre ce slogan, c'est parfait. J'ai un peu de mal à l'accepter, sauf qu'il y a le mot «encourager». Grâce au mot «encourager», ce n'est pas trop difficile à accepter, je crois.

Toutefois, je ne voudrais pas que cet amendement apporté au projet de loi empêche à un exportateur canadien de choisir le moyen le moins coûteux pour expédier ses produits, quel que soit le marché visé. Je veux que les ports canadiens soient parfaitement concurrentiels. Néanmoins, si un expéditeur des Prairies désire passer par le port de Seattle parce qu'il peut le faire à un prix beaucoup moindre qu'en passant par le port de Vancouver, alors, je ne crois pas que la politique des ports nationaux doive tenter de forcer cet exportateur à utiliser Vancouver au détriment de l'exportation, ni à son propre détriment, si, en tenant compte de ces coûts de transport, ses prix ne sont plus compétitifs.

Je crois qu'en réalité, le NPD préconise qu'un expéditeur canadien devrait utiliser un port canadien. Et dans ce cas, je m'y opposerais, car si les ports canadiens ne peuvent faire concurrence, alors, l'exportateur, au Canada, devra avoir le droit d'expédier son produit de la manière qu'il trouve la plus économique. Nous voulons que ce produit aille à l'étranger.

J'exprime donc cette mise en garde en ce qui concerne le mot «encouragement», qui semble maintenir pour l'exportateur la liberté d'action qu'il doit posséder, je crois.

Le président: Y a-t-il d'autres questions? Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, si nous avions voulu dire quelque chose de différent ou de plus fort que ce qui figure dans l'amendement, nous l'aurions tout simplement dit.

[Texte]

lar amendment causes Mr. Sinclair to have any reservations. I think it is a fine addition to the previous paragraphs. It in no way conflicts with them. And if it states in the law that we encourage Canadian traffic to move through Canadian ports, surely that puts a signal through to not only the national port authority but also the local port authorities to make the extra efforts needed, in competition with United States ports, to entice the traffic. And that also would mean it would be incumbent upon the national port authority to co-operate as fully as possible with the local port authorities, and vice-versa, in arriving at arrangements to do just that.

I would hope that members and particularly government members would agree to accept the amendment as a good addition to the other paragraphs, which we consider good wording but not quite sufficient. I hope we can have support for the amendment from all sides.

The Chairman: Mr. Siddon.

• 1015

Mr. Siddon: A short question, Mr. Chairman. I wonder if Mrs. Mitchell might clarify whether she interprets traffic as meaning both export and inbound traffic; for example, container traffic coming into Canadian manufacturers from the Far East, that sort of thing. Is she envisaging that Canadian manufacturers would be required to import through the Port of Vancouver, as opposed to Seattle, by this amendment, or is she dealing principally with export of natural resources?

The Chairman: Mrs. Mitchell.

Mrs. Mitchell: Mr. Chairman, once again, we did not say required, we said encouraged. Of course, we would encourage imports as well as exports that are in the interests of Canada coming through Canadian ports.

Mr. Siddon: Would this mean, Mr. Chairman, that there would be statutory forms of encouragement by way of tariffs, various considerations—extended financial or otherwise tax concessions to importers, that sort of thing—or would it be merely a matter of a gentle inducement?

Mrs. Mitchell: I certainly do not think at this point we would be saying tariffs. We are really saying what Mr. Sinclair is saying is the Canadian government policy at this point. So what we want is to have it explicit rather than implicit.

The Chairman: Thank you, Mr. Siddon.

I have a question I would like to put to Mr. Sinclair or Mr. Lefebvre with regard to this amendment.

[Traduction]

Je n'arrive pas à comprendre pourquoi cet amendement particulier porte M. Sinclair à avoir la moindre réserve. J'estime en effet que c'est une suite tout à fait appropriée aux paragraphes précédents. Il n'y a aucun conflit avec ce qui précède. Or, si nous déclarons dans la loi que nous encourageons le trafic à emprunter des ports canadiens, cela devrait sûrement indiquer, non seulement aux responsables des ports nationaux, mais également aux responsables des ports locaux, qu'il faut faire les efforts supplémentaires nécessaires, afin de faire concurrence aux ports américains, afin d'attirer le trafic. Cela signifie également qu'il incomberait aux responsables des ports nationaux de collaborer aussi pleinement que possible avec les responsables des ports locaux, et vice-versa, afin de prendre des dispositions en vue d'arriver à cette fin.

J'ose espérer que les membres du Comité, et plus particulièrement les députés du gouvernement, conviendront d'accepter cet amendement comme une suite appropriée aux autres paragraphes, qui à notre avis, sont bien formulés, mais ne suffisent pas. J'ose espérer que nous pourrions recevoir de tous les partis un appui en vue d'adopter cet amendement.

Le président: Monsieur Siddon.

M. Siddon: Une brève question, monsieur le président. Je me demande si M^{me} Mitchell pourrait nous préciser si elle interprète «trafic» comme signifiant et l'exportation et l'importation; par exemple, les conteneurs en provenance de l'Extrême-Orient destinés à des fabricants canadiens, ce genre de choses. Envisage-t-elle que les fabricants canadiens seraient obligés de faire passer leurs importations par le port de Vancouver, plutôt que par celui de Seattle, si le présent amendement était adopté, ou vise-t-elle principalement l'exportation des ressources naturelles?

Le président: Madame Mitchell.

Mme Mitchell: Monsieur le président, encore une fois, nous n'avons pas dit «obliger», nous avons dit «encourager». Évidemment, nous encouragerions les importations, tout comme les exportations, puisqu'il est dans l'intérêt du Canada que les deux passent par des ports canadiens.

M. Siddon: Cela signifierait-il, monsieur le président, qu'on imposerait des formes réglementaires d'encouragement, par des tarifs, diverses considérations—des concessions financières et fiscales prolongées à l'intention des importateurs, ce genre de choses—ou s'agirait-il simplement d'un tout petit coup de pouce?

Mme Mitchell: Je ne crois certainement pas qu'à ce point-ci, nous parlions de tarifs. Nous reprenons en réalité ce que M. Sinclair avance comme étant la politique du gouvernement canadien en ce moment. Nous voulons simplement le préciser explicitement plutôt qu'implicitement.

Le président: Merci, monsieur Siddon.

J'aimerais poser une question à M. Sinclair, ou à M. Lefebvre, au sujet de cet amendement.

[Text]

In your opinion, would this amendment put any onus on a local port authority to induce shippers to use that facility at non-productive tariffs? Would it encourage port authorities to try to attract business at rates that could get the port authority into financial difficulty? Mr. Sinclair.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, I would be a little bit concerned at what definition some people might take to the word "encourage". That could be detrimental. What a port can do to encourage traffic through it is to be efficient, to keep its rates competitive, to provide good service, be fair and equitable with users; and all those things we have in the objective. It is not our intent in this bill to provide artificial trade barriers or subsidy inducements of any kind.

I would also have another concern in that there is a substantial amount of American traffic moving through Canadian ports, and there is even some traffic that I am aware of from the middle part of the United States that moves through the west coast. There has been a famous court case on that in recent years in which the rate was successfully defended. If it was interpreted that Canada was taking a protectionist stance, I would suggest that that could seriously impede some Canadian shippers, exporters and importers, and Canadian carriers who are, at the present time, trying to maintain a position of free and fair access in the United States where certain people are trying to advance legislation of a very protectionist nature in the U.S. Congress. Canada and the Department of Transport have taken a very active role in making our position known to the Americans through the Department of External Affairs and the U.S. State Department that restrictive practices would not be in the best interests of both countries.

I think that in coming up with the objective here we tried to be as precise as we could and give guidance to those who are operating in the port system as to what it was they were supposed to do. I believe that we have, to the best of our ability in consultation with the ports community, arrived at an objective that gives them that kind of direction.

The Chairman: Thank you, Mr. Sinclair.

Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I think Mr. Sinclair is reading into this a hell of a lot more than . . . Without this amendment, you could interpret some of these objectives simply to the point of putting in discriminatory tariffs, rate wars, and everything else. They could go ahead and do that anyway—the local port authorities and the national port authority—what would be considered in the national interests. A government—the minister may, by order—if they decided it was in the national interest to take some action, they can do it anyway.

[Translation]

A votre avis, le présent amendement forcerait-il les responsables des ports locaux à inciter les expéditeurs à utiliser leurs installations à des prix non productifs? Encouragerait-on ainsi les responsables portuaires à tenter d'attirer des affaires à des taux qui pourraient les placer en difficulté financière? Monsieur Sinclair.

M. Sinclair: Monsieur le président, je suis un peu inquiet de la définition que certains pourraient donner à «encourager». Cela pourrait être nuisible. Afin d'encourager les affaires, un port peut se montrer efficace, offrir des tarifs concurrentiels, fournir de bons services, traiter ses usagers d'une façon juste et équitable; or, tous ces aspects figurent dans les objectifs. Nous n'avons pas du tout l'intention, par le truchement du présent projet de loi, d'imposer des barrières commerciales artificielles ou d'offrir des encouragements monétaires.

J'ai également une autre préoccupation, en ce sens qu'il y a beaucoup de trafic américain qui emprunte les ports canadiens, et à ma connaissance, il y a même des clients du centre des États-Unis qui empruntent la côte ouest. Il y a eu un procès très connu, ces dernières années, au cours duquel le tarif a été défendu avec succès. Si les Américains en venaient à la conclusion que le Canada adopte une position protectionniste, je dirais que cela pourrait gêner gravement certains expéditeurs canadiens, exportateurs et importateurs, et des transporteurs canadiens qui, à l'heure actuelle, tentent de maintenir une position d'accès libre et juste aux États-Unis, où certains tentent de promouvoir une loi de nature très protectionniste, au Congrès américain. Le Canada et le ministère des Transports ont joué un rôle très actif afin de faire connaître notre position aux Américains, par l'entremise du ministère des Affaires extérieures et du département d'État des États-Unis, à savoir que les pratiques restrictives ne seraient pas dans les meilleurs intérêts des deux pays.

Je crois qu'en élaborant l'objectif qui figure ici, nous avons tenté d'être aussi précis que possible et d'offrir aux exploitants de notre système portuaire des directives sur ce qu'ils sont censés faire. Je crois qu'après consultation avec les milieux portuaires, nous sommes arrivés, du moins le mieux possible, à formuler un objectif qui leur offre ce genre d'orientation.

Le président: Merci, monsieur Sinclair.

Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, je crois que M. Sinclair voit dans cet amendement beaucoup plus que . . . Sans le présent amendement, certains de ces objectifs pourraient être interprétés tout simplement comme des moyens de mettre en place des tarifs discriminatoires, des guerres de prix, et tout le reste. On pourra faire quand même—les responsables des ports locaux et les responsables des ports nationaux—ce que l'on jugera être dans l'intérêt national. Un gouvernement . . . Le ministre peut, par décret . . . si l'on décidait que certaines mesures sont dans l'intérêt national, on pourrait les prendre quand même.

[Texte]

• 1020

All this attempts to do is to call explicitly upon the port authorities, at both levels, to make every effort to encourage Canadian traffic to move through Canadian ports, period. If the Americans want to interpret this as an attempt at discriminatory practices, then they can interpret a bunch of other proposed sections the same way. The Americans have never hesitated to take various moves from time to time to give advantage to their own ports, let alone other sectors of their economy. Their buying policies by governments and states have been a long-standing practice by them, and we have always sat back and taken it, making little frightened meows at the U.S. embassy and letting it go at that.

This amendment is not an attempt to open the door to discriminatory practices. If it is, then maybe there is a bunch of other words we had better delete from this bill, if we are going to be wringing our hands and our knees are going to be knocking about the Americans taking umbrage at some clause in one of our bills. Damn it, we can stand on our feet in this country. When are we going to take more actions to improve and strength our economy and our ports and every other section of the economy? I do not understand why all these horrible things are being read into these, what I consider to be—if I had it my way, the amendment would be a lot stronger and tougher than it is. But I knew that would not work. We felt this was sufficiently mild to get pretty well unanimous agreement. I do not understand what all the terror is about. I hope the committee will disagree with Mr. Sinclair.

The Chairman: Thank you, Mr. Benjamin.

Amendment negated.

The Chairman: I understand, Mrs. Mitchell, you have a second amendment.

Mrs. Mitchell: Yes. Our second, and third motions are related, and they have to do with financial self-sufficiency of ports.

I move that Bill C-92 be amended in Clause 2 at page 3 by deleting lines 21 and 22 and substituting the following:

the management thereof,

The Chairman: Do you wish to speak on that, Mrs. Mitchell?

Mrs. Mitchell: Yes, I do. In effect we are deleting the phrase "that are expected to be financially self-sufficient". I think in our questioning we expressed our concern that we feel—and certainly in discussing this with some other people related to ports other than the Port of Vancouver and the Port of Montreal—that this could really undermine the concept of decentralized administration and autonomy. From the point of view of certain ports—for example, the gentleman from St. John's, Newfoundland was telling us this morning that they do

[Traduction]

Ce que tente de faire cet amendement, c'est de demander explicitement aux responsables portuaires, aux deux niveaux, de faire tous les efforts nécessaires afin d'encourager le trafic canadien à emprunter des ports canadiens, un point, c'est tout. Si les Américains veulent interpréter ces dispositions comme étant une tentative de pratiques discriminatoires, ils pourraient alors interpréter toute une gamme d'autres dispositions dans le projet de loi, de la même façon. Les Américains n'ont jamais hésité à prendre diverses mesures, de temps à autre, afin de donner l'avantage à leurs propres ports, sans parler des autres secteurs de leur économie. Les politiques d'achat de leurs gouvernements sont une pratique depuis longtemps établie, et nous l'avons toujours acceptée, nous contentant de pousser de petits cris effrayés à l'ambassade américaine, puis laissant tomber.

Le présent amendement ne vise pas à tenter d'ouvrir la porte à des pratiques discriminatoires. Si c'est le cas, il faudrait peut-être rayer toute une panoplie d'autres mots du présent projet de loi, si nous vivons dans la crainte que les Américains pourraient prendre ombrage de certaines dispositions dans l'un de nos projets de loi. M'enfin, nous pouvons nous tenir debout dans ce pays! Quand allons-nous prendre des mesures afin d'améliorer et de renforcer notre économie et nos ports, et tous les autres secteurs de notre économie? Je ne comprends pas pourquoi l'on tente de voir toutes ces choses horribles dans cet amendement que je considère... s'il n'en tenait qu'à moi, l'amendement comporterait des mesures beaucoup plus fortes et beaucoup plus fermes qu'actuellement. Mais je savais que cela ne fonctionnerait pas. Nous avons estimé nous être montrés suffisamment doux, afin d'obtenir, plus ou moins, un accord unanime. Je ne comprends pas le pourquoi de toute cette terreur. J'espère que le Comité contredira M. Sinclair.

Le président: Merci, monsieur Benjamin.

L'amendement est défait.

Le président: Si je comprends bien, madame Mitchell, vous avez un deuxième amendement.

Mme Mitchell: Oui. Nos deuxième et troisième motions sont reliées et portent sur l'autosuffisance financière des ports.

Je propose qu'on modifie le Bill C-92 en rayant, à l'article 2, page 3, les lignes 22 à 24, pour les remplacer par ce qui suit:

l'administration desquels,

Le président: Voulez-vous donner des explications à ce sujet, madame Mitchell?

Mme Mitchell: Oui, en effet. En réalité, nous rayons la phrase «selon toute vraisemblance, peuvent se suffire à eux-mêmes financièrement». Je crois que dans les questions que nous avons posées, nous avons exprimé notre inquiétude que—et nous l'avons certainement constaté en discutant avec certaines personnes rattachées à des ports autres que celui de Vancouver et celui de Montréal—que cette disposition pourrait vraiment miner l'idée d'une administration et d'une autonomie décentralisées. Du point de vue de certains ports... par

[Text]

operate still with a deficit, and probably will continue to require some forms of subsidy. I think the Port of Churchill and some other ports would certainly—quite a number of ports that are being considered as candidates to become local port corporations would fall in this same category. Our feeling is that autonomy does not necessarily have to be related to complete economic self-sufficiency all the time. Rather, the important factor is efficient management of the port; and there will be times when many of our Canadian ports will require subsidies. They still will have, of course, a large capital investment in their ports, so that it is in effect a form of equity. We feel that they should not be prevented from having local decision making and more local autonomy by the fact that, from time to time, they may require some grants or loans to survive.

• 1025

We feel, of course, if there were subsidies, which would be coming from the parent corporation, that of course the federal government and the parent corporation would have much more of a supervisory role to protect federal funds. It would require reviews and so on. But this would not necessarily mean that the port would not qualify to be autonomous and to be a local port corporation.

The Chairman: Thank you, Mrs. Mitchell. Mr. Siddon.

Mr. Siddon: Mr. Chairman, just on a You know, I think it is high time that something operated by this government of Canada had self-sufficient operation as an objective. I see nothing wrong—in fact I think it is quite commendable—that self-sufficiency is included within this legislation. That does not mean that any of these ports would not be eligible for subsidy. But it means that subsidy must be something that is formally negotiated and committed to by both parties in advance, and that we cannot have agents of the Crown operating interminably on an open-ended basis and coming back to the public trough every time they get into trouble. So I think that the bill in that respect is quite adequate.

This deletion of reference to self-sufficiency, I think, just makes it all that much easier for a Crown corporation to operate in a deficit, and every time they get into trouble In the bad times, when they are supposed to have accumulated some surplus to tide themselves through the bad times, instead they come back to the treasury of Canada. I think it is quite unacceptable to delete reference to self-sufficiency. It is high time the Government of Canada started standing on its own two feet and its agencies looked after their own financial requirements and did not come back to the public treasury every time they got into trouble.

The Chairman: Further discussion? Mr. Flis.

Mr. Flis: Just to add to what Mr. Siddon said, I think he makes a very valid point. The wording is “expected to be financially self-sufficient”. It does not say “must”. I think if

[Translation]

exemple, ce monsieur de Saint-Jean, Terre-Neuve, nous disait ce matin qu'ils fonctionnent toujours à perte et continueront probablement à avoir besoin de subventions quelconques. Je crois que le port de Churchill et certains autres ports entreraient certainement . . . plusieurs ports qu'on considère comme candidats pour devenir des sociétés de port locales entreraient dans cette même catégorie. Nous estimons que l'autonomie n'est pas nécessairement reliée, en tout temps, au fait de pouvoir se suffire à soi-même financièrement. Le facteur important, plutôt, c'est une gestion efficace du port; il arrivera qu'un grand nombre de nos ports canadiens auront besoin de subventions. Ils auront toujours, évidemment, des mises de fonds importantes dans leurs ports, en réalité, une forme de participation. Nous estimons qu'on ne devrait pas les empêcher de prendre des décisions au niveau local et de posséder une plus grande autonomie locale, tout simplement parce que, de temps à autre, il leur faudra des subventions ou des prêts afin de survivre.

Nous pensons évidemment que si des subventions sont versées, par la société mère, le gouvernement fédéral et la société mère devraient jouer un plus grand rôle de surveillance, afin de protéger l'argent du gouvernement fédéral. Il faudrait des enquêtes, etc. Toutefois, cela ne signifie pas nécessairement que le port ne serait pas admissible à devenir autonome, à devenir une société de port locale.

Le président: Merci, madame Mitchell. Monsieur Siddon.

M. Siddon: Monsieur le président, simplement . . . Savez-vous, je crois qu'il est grand temps qu'un organisme exploité par le gouvernement du Canada se fixe comme objectif l'autosuffisance. Je n'ai rien à redire—en fait, je trouve tout à fait louable—au fait qu'on ait inclus l'autosuffisance dans le présent projet de loi. Cela ne signifie pas que tous ces ports ne seront pas admissibles à des subventions. Toutefois, cela signifie que la subvention devra être négociée et engagée officiellement par les deux parties, à l'avance, et que les agents de la Couronne ne pourront fonctionner à tout jamais sans le moindre frein, revenant quêter des deniers publics chaque fois qu'ils seront en difficulté. J'estime donc qu'à cet égard, le projet de loi est tout à fait adéquat.

Rayer la mention d'autosuffisance, je crois, rend tout simplement plus facile le fonctionnement à perte d'une société de la Couronne, et chaque fois qu'elle se trouve en difficulté Lorsque les temps sont durs, lorsqu'elles sont censées avoir accumulé un surplus afin de faire le pont, elles reviennent plutôt quêter au Trésor du Canada. Je trouve tout à fait inacceptable de rayer la mention d'autosuffisance. Il est grand temps que le gouvernement du Canada commence à se tenir debout et que ses organismes s'occupent de leurs propres besoins financiers et ne reviennent pas au Trésor public chaque fois qu'ils sont en difficulté.

Le président: Autre chose? Monsieur Flis.

M. Flis: Je tiens simplement à ajouter quelque chose à ce qu'a dit M. Siddon, car je crois qu'il a parfaitement raison. Le texte dit «peuvent se suffire à eux-mêmes financièrement». Il

[Texte]

the wording were "must", then I could see the NDP wanting that changed. But I think it does leave flexibility there—"that are expected to be financially self-sufficient".

The Chairman: Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I never thought I would see the day that the Tories would be supporting the Liberal user-pay policy started by Otto Lang. As I mentioned at an earlier meeting of the committee, if you were fully to implement user-pay financial self-sufficiency, I suspect I know what would happen: Then our ports, particularly smaller ones, would really start losing business to other larger Canadian ports and United States ports. The ports that are relatively self-sufficient now could run the smaller ports right into the ground. Even a port that is relatively self-sufficient now and found itself losing business and losing money would have one choice, to raise its rates some more and lose some more business in order to be financially self-sufficient.

The reality is and always has been that there is not a single mode of transportation, including the ports, that has been financially self-sufficient. Since the wheel was invented, transportation has had to be subsidized, directly and indirectly. We think this places on onus on ports, particularly the smaller ones, that they will not be able to measure up to, unless they establish tariffs and rates and an operation that does not leave them competitive with other Canadian ports and particularly with United States ports.

Ports are very capital intensive. The costs of borrowing for those ports' authorities are going to be horrendous. And I will predict, Mr. Chairman, that, within a matter of a few years after this bill is in force, the government is going to have to change its policy or amend the legislation, and subsidies are going to have to be paid to different ports at different times in different years. That is the reality, and I think we just kid ourselves when we expect financial self-sufficiency from these ports. It just is not going to happen, unless you want to do it at the risk of the health of that port.

• 1030

The Chairman: Mr. Deniger.

Mr. Deniger: Just on a point of clarification on the procedure, are you going to allow the same speaker to speak more than once on the same amendment?

The Chairman: I do not have any objection to that, Mr. Deniger.

Mr. Deniger: I just wondered. Okay.

The Chairman: Mr. Siddon.

Mr. Siddon: I just wanted to reassert that there is nothing wrong with a port coming and formally negotiating a grant or subsidy as part of its operating budget. But they must be

[Traduction]

n'est pas dit «doivent». Je crois que si l'on disait «doivent», je verrais les néo-démocrates vouloir cette modification. Mais je crois que c'est quand même assez souple—«peuvent se suffire à eux-mêmes financièrement».

Le président: Monsieur Bejamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, je n'ai jamais pensé voir le jour où les conservateurs appuieraient la politique libérale «aux frais de l'usager»; commencée par Otto Lang. Comme je l'ai mentionné à une réunion précédente du Comité, si l'on appliquait complètement un régime de rentabilité à la charge des usagers, j'ai l'impression que je sais ce qui se produirait: alors, nos ports, particulièrement les plus petits, commenceraient vraiment à perdre des affaires au bénéfice des grands ports canadiens et américains. Les ports qui sont plus ou moins autosuffisants maintenant pourraient acculer à la faillite les plus petits ports. Même un port qui est actuellement plus ou moins autosuffisant, mais où les affaires diminueraient et qui perdrait de l'argent, n'aurait qu'un seul choix: augmenter ses tarifs, perdant ainsi encore des clients afin de se suffire à lui-même financièrement.

La réalité actuelle, et depuis toujours, c'est qu'il n'y a pas un seul mode de transport, y compris les ports, qui ait pu se suffire à lui-même financièrement. Depuis l'invention de la roue, on a toujours subventionné le transport, directement et indirectement. Nous croyons que les ports se voient ainsi imposer une responsabilité, particulièrement les plus petits, qu'ils ne sauraient assumer, à moins qu'ils ne fixent des tarifs, des taux, et un système qui ne leur permette pas de faire concurrence aux autres ports canadiens, et plus particulièrement aux ports américains.

Les ports exigent une mise de fonds considérable. Les frais d'emprunt des sociétés portuaires seront énormes. Je prédis, monsieur le président, que d'ici quelques années après l'entrée en vigueur du présent projet de loi, le gouvernement devra modifier sa politique, ou modifier la loi, et verser des subventions à divers ports, à différents moments, certaines années. C'est là la réalité, et je crois que nous ne faisons que nous leurrer si nous nous attendons à ce que ces ports se suffisent à eux-mêmes financièrement. Ça va tout simplement ne pas se produire, à moins que vous vouliez risquer l'avenir de ce port.

Le président: Monsieur Deniger.

M. Deniger: Je voudrais des précisions au sujet de la procédure; allez-vous permettre au même intervenant de prendre la parole plus d'une fois au sujet du même amendement?

Le président: Je ne m'y oppose pas, monsieur Deniger.

M. Deniger: Je me le demandais simplement. Très bien.

Le président: Monsieur Siddon.

M. Siddon: Je voulais simplement réaffirmer que rien n'empêche un port de demander officiellement la négociation d'une subvention comme faisant partie de son budget d'exploitation.

[Text]

budgeting on a balanced-budget basis; and that is what this clause provides for.

I think this kind of fuzzy-headed thinking we continually get from the NDP is at the heart of our national dilemma. We are running a \$20 billion deficit this year. We have over \$100 billion in total accumulated deficits, and the people of Canada are being asked to pay for it. It is high bloody time we put a stop to it. We cannot subsidize everything. If people want to come and negotiate a grant or an offset or a subsidy and include it in their budget, fair enough. But if they think they can continue to come back at the end of the year with their hand out, then they have another thought coming.

The Chairman: I think the lines of thought have been clearly defined.

Mr. Cook.

Mr. Cook: When I read this deletion they wish, it seems to me to indicate what they are really saying is that financial self-sufficiency should be about the third or fourth consideration in the operation of a port in Canada. There is talking here now about the little ports being gobbled up by the big ports. Well, maybe that is not a bad idea, in the cost to Canada of operating a transportation system and the cost to Canada of operating its ports. Why should we have something totally inefficient?

They also seem to me to suggest that by golly, the only answer to self-sufficiency is to raise the rates. Well, there may be other answers, in increased efficiency within that port; and anybody involved in the operation of a port in Canada should be looking clearly—that are expected to be financially self-sufficient: I agree; there are potentialities that perhaps a port cannot be self-sufficient at one time or another. Well, if they want money, they should very well have to justify why and under what circumstances, but not have a free case to go ahead and operate at a deficit and keep financial self-sufficiency as the last of their priorities. It should ruddy well be the first of their priorities. The NDP apparently wants to remove that from the bill, and I cannot agree with it.

The Chairman: Mrs. Mitchell indicates she wishes to speak. If she does, it will close the gate on this amendment.

Mrs. Mitchell.

Mrs. Mitchell: Yes, I would just like to respond to the gentleman from our extreme right. It would be very easy for those of us from the Port of Vancouver area to disregard completely the Port of Churchill; Saint John, New Brunswick; St. John's, Newfoundland; and other smaller ports, and be very parochial—Prince Rupert, my colleague reminds me, as well. I would suggest that the members who are so magnanimous about thinking every port should be completely self-reliant financially are really coming from the base of Vancouver; and perhaps Montreal people would feel the same—I do not

[Translation]

Cependant, ils doivent établir le budget sur une base d'équilibre du budget, et c'est bien ce que l'article prévoit.

Ce genre de réflexion nébuleuse que continue à nous fournir le NPD est au coeur même de notre dilemme national. Nous aurons un déficit de 20 milliards cette année. Nous avons des déficits accumulés de plus de 100 milliards de dollars, et on demande à la population canadienne de les rembourser. Il est grandement temps qu'on mette un frein à cela. Si certains veulent venir négocier une subvention ou une compensation ou une allocation et l'inclure dans leur budget, très bien. Mais s'ils pensent pouvoir revenir chaque année tendre la main, ils verront que c'est différent.

Le président: Je pense que les lignes de pensée sont clairement définies.

Monsieur Cook.

M. Cook: A la lecture de ce texte, j'ai l'impression qu'ils désirent que l'autosuffisance financière soit la troisième ou la quatrième préoccupation dans l'exploitation d'un port au Canada. On dit ici que les petits ports pourraient être avalés par les gros. Eh bien, ce ne serait peut-être pas une mauvaise idée, si l'on tient compte de ce qu'il en coûte, au Canada, pour exploiter un système de transport et ce qu'il lui en coûte pour exploiter ses ports. Pourquoi faut-il que nous ayons quelque chose de tout à fait inefficace?

Ils me semblent également suggérer que, grand Dieu, la seule réponse à l'autosuffisance est d'augmenter les tarifs. Il y a peut-être d'autres réponses, augmenter par exemple l'efficacité du port; et toute personne impliquée dans l'exploitation d'un port, au Canada, devrait vraiment... qu'on s'attend à ce que les ports soient autosuffisants financièrement. Je suis d'accord; il est possible qu'un port, peut-être, ne puisse être autosuffisant à un moment ou à un autre. S'il leur faut de l'argent, ils devraient pouvoir justifier les raisons et dire dans quelles circonstances ils en ont besoin; il ne faut pas, cependant, qu'ils continuent à exploiter le port de façon déficitaire et à retenir l'autosuffisance financière comme étant une de leurs dernières priorités. Il faudrait absolument que ce soit la première priorité. Apparemment, le NPD veut retirer du projet de loi cet aspect. Je ne suis certainement pas d'accord.

Le président: M^{me} Mitchell me fait signe qu'elle veut prendre la parole. Si elle le fait, cela terminera la discussion concernant l'amendement.

Madame Mitchell.

Mme Mitchell: Oui, je voulais répondre au monsieur, à l'extrême droite. Ce serait très facile, pour ceux d'entre nous qui habitent la région du port de Vancouver, d'ignorer complètement le port de Churchill, de Saint-Jean au Nouveau-Brunswick, de Saint-Jean de Terre-Neuve, et d'autres petits ports, de faire preuve d'esprit de clocher—mon collègue me rappelle Prince-Rupert également. Mais je prétends que les députés qui sont si magnanimes et qui pensent que chaque port devrait être autosuffisant financièrement viennent en réalité de la région de Vancouver. Peut-être que les gens de Montréal pensent la

[Texte]

know; I would hope they would certainly be less parochial than the last speakers.

We are not talking about inefficient management. We are talking about efficient management. But the reality is that some ports are located in remote parts of Canada, with a different kind of weather conditions and a different kind of markets and so on. We do not want them to be excluded from having the right to make some of their own decisions in a decentralized manner, meanwhile being accountable, of course, financially.

The Chairman: Thank you, Mrs. Mitchell.

Mr. Cook: On a point of order, before you call the amendment: I find it somewhat offensive—and I would suggest, in the gentlest terms possible, that Mrs. Mitchell has absolutely no right to make a comment on what she believes may be the motivation of a member speaking to a particular proposed section or to a particular amendment. And that is exactly what she has done in her last few comments in talking about parochial members.

An hon. Member: And that is not a point of order; it is bootlegging.

The Chairman: I am glad you made that point, Mr. Cook.

Amendment negated.

The Chairman: Mrs. Mitchell.

Mrs. Mitchell: Yes, thank you, Mr. Chairman. Our next amendment had to do with the same point.

• 1035

Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: I wanted, if I might, just to insert a comment with respect to him and to ask the marine administrator to shed just a little light for us briefly, if we are still on the same clause with respect to the last amendment, on the lines:

... the management and operation of the port and who are for the most part residents in the vicinity thereof.

I twitch a little bit about that, and the government as well. The practice of the CDC is one example, Mr. Chairman, where we have the body corporate in one part and the president's office in another part of the country. There is suggestion of this throughout the bill. I would hope that any final drafting or any amendments the government may have will be directed to the almost absolute urgency that people involved in the operations of local ports or Canada ports, or whatever they are, be in fact residents and people from and of the area, not just for the most part.

The Chairman: Mr. Sinclair.

[Traduction]

même chose, je ne sais pas. J'espère que nous ne ferons pas preuve d'esprit de clocher, comme l'ont fait les derniers intervenants.

Il n'est pas question ici de gestion inefficace. Nous discutons d'une gestion efficace. La réalité, c'est que certains ports sont situés dans des endroits éloignés du Canada; ils ont des conditions météorologiques et des marchés, par exemple, bien différents. Nous ne voulons pas qu'on leur retire le droit de prendre certaines de leurs propres décisions, de façon décentralisée, tout en étant obligés de rendre des comptes, financièrement.

Le président: Merci, madame Mitchell.

M. Cook: J'invoque le Règlement avant que vous mettiez l'amendement au vote. Je trouve qu'il est assez offensant... et je prétends, de la façon la plus gentille possible, que M^{me} Mitchell n'a absolument pas le droit de faire une remarque sur ce qu'elle croit être la motivation d'un député qui prend la parole au sujet d'un article proposé ou d'un amendement particulier. C'est exactement ce qu'elle a fait lors de ses dernières remarques au sujet de députés qui font preuve d'esprit de clocher.

Une voix: Ce n'est pas un rappel au Règlement, c'est de la contrebande.

Le président: Je suis heureux que vous ayez soulevé cette question, monsieur Cook.

L'amendement est rejeté.

Le président: Madame Mitchell.

Mme Mitchell: Oui, je vous remercie, monsieur le président. Le prochain amendement a trait à la même question.

Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Si vous me le permettez, je voudrais faire un commentaire à son sujet et demander à l'administrateur maritime d'éclairer un peu notre lanterne, si nous en sommes toujours au même article et au dernier amendement, aux lignes:

... principalement de personnes résidant dans les environs de ces ports et dont l'expérience et les aptitudes se prêtent à l'administration et à l'exploitation de ceux-ci.

Cela me fait un peu sursauter, de même que le gouvernement. L'exercice de la Société canadienne de développement est un exemple, monsieur le président, d'une société où les personnes morales se trouvent dans une partie du pays et les bureaux du président dans une autre partie. C'est un peu ce qu'on semble vouloir suggérer un peu partout dans ce projet de loi. J'espère que lors de la rédaction finale, ou dans les amendements que le gouvernement présentera, on verra de toute urgence à ce que les personnes impliquées dans l'exploitation des ports locaux ou des ports canadiens, quels qu'ils soient, soient en fait des résidents, des gens qui viennent de la région ou qui y résident, et non pas simplement «principalement».

Le président: Monsieur Sinclair.

[Text]

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, while we would agree with Mr. Forrestall about residents in the vicinity thereof, there are also many areas surrounding a port that are intimately affected by the port; we wanted to have the flexibility to attract people who would have a real interest and contribution to the port and who might not live in the immediate vicinity, but live in an area or be resident in an area very strongly affected by the port. We also had some difficulty in trying to define what "vicinity" was or what the "area" of a port is. So we used the flexible term "for the most part residents in the vicinity thereof".

The Chairman: Thank you, Mr. Sinclair.

I think I called for Mrs. Mitchell's third amendment too soon. I believe there is another amendment to a clause before the clause that Mrs. Mitchell proposes to amend. May we have a copy of that amendment?

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, if I might introduce the first... You will notice as we go through that we have only two or three amendments. I understand that there is some inclination, on the part of the minister at least, to view with some ease a concern, or the correcting of a concern, that we have. It has to do with accountability; it has to do with what in our view is a necessity with respect to this proposed act. It is that the reports not only be referred to the minister, but in turn, then, automatically be referred to the appropriate standing committee. In most instances that would be the Standing Committee on Transport.

To that end, I would move that Bill C-92 be amended by adding immediately after line 13 on page 20 the following subsections—

The Chairman: We have another amendment before that, Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Have we?

The Chairman: It is another one on Clause 2, on page 7. I would like to take them in order, if we can.

Mr. Cook.

Mr. Cook: Mr. Chairman, I have a small problem with this. I have a number of amendments, but it is going to be noon before I can have them properly typed so that they can be distributed to the committee. Taking them in order could easily deny me the right to bring some of these amendments in.

The Chairman: Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, as a convenience to Mr. Cook, could we not deal with the amendments we have and then let the clause stand and come back to it.

Mr. Cook: That would be fair, I would think. It is just that I wanted to be sure that—

[Translation]

M. Sinclair: Monsieur le président, même si nous sommes d'accord avec M. Forrestall concernant les résidents des environs, il y a également bien des secteurs autour d'un port qui sont touchés de très près par les activités du port. Nous voulions être assez souples, afin d'attirer des gens qui s'intéresseraient réellement au port et qui y contribueraient, même s'ils ne vivaient pas dans la région immédiate, mais vivaient dans un secteur ou résidaient dans une région qui pourraient être fortement touchée par les activités du port. Nous avons un peu de difficulté également à définir ce qu'est «les environs», ou ce que représente «la région» d'un port. Par conséquent, nous nous sommes servis de l'expression «principalement de personnes résidant dans les environs».

Le président: Merci, monsieur Sinclair.

Je pense avoir mis en discussion trop tôt le troisième amendement de M^{me} Mitchell. Je crois qu'il y a un autre amendement à un article avant l'article que M^{me} Mitchell se propose de modifier. Pouvons-nous avoir copie de cet amendement?

M. Forrestall: Monsieur le président, si vous me permettez de présenter le premier... Vous remarquerez, au fur et à mesure, que nous n'avons que deux ou trois amendements. Le ministre, du moins, me semble un peu porté à ne pas trop s'inquiéter d'une de nos préoccupations, ou de la corriger. Il s'agit de la responsabilité, ce qui, à notre avis, est une nécessité pour ce projet de loi. Il s'agit du fait que les rapports non seulement doivent être présentés au ministre, mais automatiquement, ensuite, être déferés au comité permanent intéressé. Dans la plupart des cas, ce serait le Comité permanent des transports.

A cette fin, je propose qu'on modifie le projet de loi C-92 en ajoutant, immédiatement après la ligne 13, à la page 20, les alinéas suivants...

Le président: Nous avons un autre amendement à étudier avant celui-ci, monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Vraiment?

Le président: Il s'agit d'un amendement concernant l'article 2, à la page 7. Je voudrais qu'on étudie les amendements dans l'ordre, si possible.

Monsieur Cook.

M. Cook: Monsieur le président, cela me pose un petit problème. J'ai un certain nombre d'amendements, mais il sera midi avant que je puisse les faire dactylographier convenablement, pour les distribuer aux membres du Comité. Si on les étudie dans l'ordre, cela peut m'empêcher de présenter certains de mes amendements.

Le président: Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, pour rendre service à M. Cook, ne pourrions-nous pas étudier les amendements que nous avons et réserver ensuite l'article, pour y revenir plus tard?

M. Cook: Je crois que ce serait juste. C'est que je voulais simplement m'assurer que...

[Texte]

• 1040

Mr. Cook: —and gracious, very gracious.

The Chairman: It is my understanding that there was a disposition on the part of the committee that when we had finished the discussion of a particular clause to simply stand it and go on to the next clause, and then we would pass or reject the clauses at a later date. If that is the procedure the committee wishes to follow, I do not see any problem with it.

Mr. Mazankowski: In other words, Mr. Chairman, what you are saying is that notwithstanding the fact we will be dealing with an amendment to Clause 2 at page 7, which is going to be proposed by Mrs. Mitchell, it will not preclude further questioning on sections of that clause which precede page 7, is that correct?

The Chairman: That is my understanding of what the committee agreed to in my absence.

Mr. Mazankowski: That is fine.

The Chairman: I do not see any problem with it. It seems to me the purpose of our discussion here is to give the bill a thorough study. If that is the most efficient way to do it, we are masters of our own procedure and I do not see any problem with it.

Mr. Mazankowski: I raise that, Mr. Chairman, only because I have some questions at page 5 which I would like to raise with respect to the bill.

The Chairman: Do you want to do that now?

Mr. Mazankowski: I am entirely in your hands, Mr. Chairman.

The Chairman: By all means. That is quite in order to do that, Mr. Mazankowski. Go ahead and then when we get to page 7 we will deal with Mrs. Mitchell's amendment.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I wonder if Mr. Sinclair could outline for the committee his vision of how the regional advisory council will work vis-à-vis its relationship with the local advisory committees. My understanding is that the regional advisory councils will essentially liaise with the president of the ports corporation and make recommendations to them. But what sort of linkage will there be with the local advisory committees, what kind of linkage, what sort of relationship? Could you sort of explain to the committee how you see that whole process meshing and co-ordinating?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, first of all, I would like to say that we purposely tried to make the provisions for regional advisory committees as flexible as possible because in the consultation discussions we had across the country there were very different perceptions as to how they should work in different geographic areas of the country. In Atlantic Canada they have an entirely different vision, as opposed to western Canada, as to how the regional advisory council should work. However, if just for the moment I could use the western regional advisory council as an example I could then probably just take shades of that in discussing other parts of the country a little bit later.

[Traduction]

M. Cook: ... et ce serait très aimable.

Le président: Je crois que les membres du Comité étaient d'accord pour réserver les différents articles après en avoir discuté, quitte à les adopter ou à les rejeter à un moment ultérieur. Si c'est la procédure que vous voulez suivre, je n'y vois pas d'inconvénient.

M. Mazankowski: Autrement dit, monsieur le président, même si nous devons considérer un amendement à une partie de l'article 2 se trouvant à la page 7, amendement qui sera proposé par M^{me} Mitchell, cela ne nous empêchera pas de poser des questions sur la partie de l'article 2 qui précède l'amendement, n'est-ce pas?

Le président: Je crois que c'est ce qui a été convenu par les membres du Comité en mon absence.

M. Mazankowski: Très bien.

Le président: Je ne vois pas de difficulté. Il s'agit ici de faire une étude approfondie du projet de loi. Si c'est la façon la plus efficace de réaliser notre objectif, c'est à nous de décider quelle sera notre procédure.

M. Mazankowski: J'ai demandé cet éclaircissement, monsieur le président, parce que j'avais quelques questions concernant la page 5.

Le président: Voulez-vous les poser maintenant?

M. Mazankowski: Je suis à votre disposition, monsieur le président.

Le président: Très bien. Vous pouvez poser vos questions maintenant, monsieur Mazankowski. Quand nous serons à la page 7, nous allons traiter de l'amendement de M^{me} Mitchell.

M. Mazankowski: M. Sinclair pourrait-il nous décrire comment il envisage les rapports du conseil consultatif régional avec les conseils consultatifs locaux? Je croyais que les conseils consultatifs régionaux étaient surtout responsables des liaisons avec le président de la société et étaient chargés de lui faire des recommandations. Quel sera le lien avec les conseils consultatifs locaux? Pourriez-vous nous expliquer quelles seront les relations et la coordination entre ces deux organismes?

M. Sinclair: Je vous précise d'abord que nous avons voulu que les dispositions concernant les conseils consultatifs régionaux soient aussi souples que possible, car au cours de notre consultation à travers le pays, nous avons entendu différentes idées sur la façon dont ces conseils devraient fonctionner dans les diverses régions géographiques. Le concept du rôle du conseil consultatif régional dans la région atlantique est très différent de l'idée que l'on se fait dans l'Ouest du pays. Si je pouvais vous donner comme exemple le genre de conseil consultatif régional prévu dans l'Ouest, je vous expliquerais tout à l'heure les nuances en ce qui concerne d'autres régions du pays.

[Text]

The regional advisory council would be made up of the chairman of each local port corporation in the area and the chairman of each harbour commission in the area. If there are any non-corporate NHB ports, the chairman of each of the advisory committees of such non-corporate ports would be a member. That membership would be enhanced by such other members as would have a direct interest in the affairs and particularly the planning and development of the ports in that regional area, such as employees' representatives, shipper representatives, both export and import, carrier representatives. The regional council would have at least one provincial member for each province in the region. In the case of the western regional advisory council, it would be one member from each of the provinces of British Columbia, Alberta, Saskatchewan and Manitoba, the prime users of the port.

• 1045

There also would be an officer of the Department of Transport who would represent the public harbours in the region. The purposes being to make one another and particularly provincial representatives and users of the port, be they employee groups, shipper or carrier groups, aware of the planning and development that would be proposed to give provinces an opportunity to input their views with respect to planning and development initiatives that they have in mind so that they could be meshed and dovetailed with port planning, to identify major problem areas from a regional perspective to attempt to resolve them and that the regional advisory council should make at least an annual report to the Minister of Transport on the subject of their deliberations and any issues that they wish to be brought to the attention of the Minister of Transport.

We have not set out terms of reference for the regional advisory councils, but have preferred to take the stance of allowing the regional advisory councils to develop their own terms of reference so that those advisory councils can be meaningful to the people who are involved. The western regional advisory council has already started on an ad hoc basis and has had several meetings now which have been described to me as being generally quite productive.

In Ontario there has also been a regional advisory council set up on an ad hoc basis comprising the five harbour commissions in Ontario and we would look to that to be expanded to include the public harbours in the future.

There has been some talk of the desirability of perhaps having a separate regional advisory council which would encompass the ports of Thunder Bay and Churchill with both Manitoba and Saskatchewan and Ontario being interested in participating in that. There certainly would be a regional advisory council in the Province of Quebec and the province has indicated some interest in that.

As we move into Atlantic Canada, the Province of Newfoundland wants to have a regional advisory council just for the Province of Newfoundland. We are perfectly agreeable to that.

[Translation]

Le conseil consultatif régional serait composé du président de chaque société de port locale de la région et du président de chaque commission du port de la région. S'il y avait des ports non constitués, le président de chacun des conseils consultatifs de ces ports non constitués serait aussi membre. Les autres membres seraient les personnes directement intéressées par les affaires du port, notamment les activités touchant la planification et l'aménagement, comme les représentants des employés, les représentants des expéditeurs, pour l'exportation et l'importation, et les représentants des transporteurs. Chaque province de la région compterait au moins un membre au conseil régional. Dans le cas du conseil consultatif régional de l'Ouest, il y aurait un membre de la Colombie-Britannique, de l'Alberta, de la Saskatchewan et du Manitoba, les utilisateurs principaux du port.

Il y aurait aussi un fonctionnaire du ministère des Transports, pour représenter les ports publics de la région. Il s'agirait surtout de faire connaître aux représentants provinciaux et aux utilisateurs du port, qu'il s'agisse de groupes d'employés, d'expéditeurs ou de transporteurs, les propositions en matière de planification et d'aménagement; les provinces auraient la possibilité de présenter leur point de vue et de suggérer des initiatives dans un contexte coordonné, elles pourraient identifier les aspects qui présentent une difficulté d'un point de vue régional, proposer des solutions, et le conseil consultatif régional devrait présenter au moins un rapport annuel au ministre des Transports sur ses délibérations et les questions qu'il veut signaler au ministre.

Nous n'avons pas établi le mandat des conseils consultatifs régionaux, préférant laisser cette responsabilité aux conseils eux-mêmes, pour que les participants puissent déterminer quel sera le rôle de ces organismes. Le conseil consultatif régional de l'Ouest a déjà commencé à siéger et a tenu plusieurs réunions, qui ont été, semble-t-il, assez fructueuses.

Un conseil consultatif régional a également été établi en Ontario; il comprend les cinq commissions du port de la province, et les ports publics devront être représentés à l'avenir.

On a parlé de la création éventuelle d'un conseil consultatif régional pour les ports de Thunder Bay et de Churchill, avec participation du Manitoba, de la Saskatchewan et de l'Ontario. Il y aurait certainement un conseil consultatif régional dans la province de Québec, et la province a indiqué un certain intérêt à ce sujet.

Pour ce qui est de la région atlantique, la province de Terre-Neuve veut un conseil consultatif régional rien que pour la province. Cela nous est parfaitement acceptable.

[Texte]

With respect to Nova Scotia and New Brunswick and Prince Edward Island, these provinces I do not believe have come to any conclusion yet as to how they would like to see a regional advisory council organized. They have expressed in the past a potential viewpoint of perhaps having a separate regional council for each province. However in later discussions they have opened up the possibility of a single maritimes regional advisory council, but they have not as yet, to our knowledge, come to any conclusion as to how they would like to see that developed.

The prime purpose of these regional advisory councils is the exchange of information with respect to planning initiatives for the future by the ports, the provinces and the users of the ports so that there can be a good exchange of information, a knowledge of what the other parties have in mind, an exercise in meaningful communications before entrenched positions or committed positions have been taken so that we can mesh port development with the rest of the economic development in the country, both federal and provincial, and in so doing contribute to the over-all ports policy objective.

• 1050

Mr. Mazankowski: Do you see the major flow of communication between the chairman of the Regional Advisory Council and the minister, or the president of the Canada Ports Corporation, or the local advisory council? I suppose there would be a mix, but essentially if the regional council wanted to make its pitch on a regional policy objective, to whom would that pitch be made? Would it be made to the minister or to the president of the corporation?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, that would be at the option of the regional advisory council. There is provision for them to go directly to the minister, if they so wish. They might go to the president of the Canada Ports Corporation. It is even possible they might go to the marine administrator. The western regional advisory council has indicated that they might like to have the marine administrator participate in one meeting, which I said I would be very happy to do.

I think the option is with the regional advisory council as to who they think would be most effective in dealing with the concern or the issue they want raised. There is no restriction; there is no set pattern. We let them develop it along the way, but we have made provision, as I said, in the legislation for them to go directly to the minister, if that is their desire.

The Chairman: Mr. Siddon.

Mr. Siddon: Mr. Chairman, further to Mr. Mazankowski's questions, I have found through involvement with advisory councils at both the municipal and federal levels that if you dilute their terms of reference sufficiently they end up wandering around in a vacuum and being nothing more than a powerless burden upon the taxpayers' purse—by not setting out in the legislation some clear-cut lines of access. For example, would the regional advisory council be free to approach the manager or the president of a local port corpora-

[Traduction]

Pour ce qui est de la Nouvelle-Écosse, du Nouveau-Brunswick et de l'Île-du-Prince-Édouard, je ne crois pas que ces provinces aient décidé quelle devrait être l'organisation d'un conseil consultatif régional. Elles ont déjà indiqué qu'il serait peut-être souhaitable d'avoir un conseil séparé pour chaque province. Lors de discussions ultérieures, elles ont envisagé la possibilité d'un conseil consultatif régional pour la région atlantique, mais à notre connaissance, elles n'ont pas encore déterminé comment il devrait s'organiser.

Ces conseils consultatifs régionaux ont pour objectif principal de permettre l'échange de renseignements entre les provinces et les utilisateurs des ports sur les initiatives touchant l'avenir des ports; les diverses parties seront ainsi bien renseignées sur les intentions et les désirs des autres, il y aura eu communications avant que des positions fermes soient adoptées; de cette façon, l'expansion et l'aménagement des ports pourront mieux s'intégrer au développement économique national, à l'échelle fédérale et provinciale.

M. Mazankowski: Envisagez-vous que le courant principal de communication se fera entre le président du conseil consultatif régional et le ministre, ou entre le président de la Société canadienne des ports, ou le conseil consultatif local? Je suppose qu'il y aura mélange, mais essentiellement, si le conseil régional voulait plaider sa cause en faveur d'un objectif de politique régionale, à qui devrait-il s'adresser? Devrait-il s'adresser au ministre ou au président de la société?

M. Sinclair: Monsieur le président, ce serait au choix du conseil consultatif régional. Il a été prévu qu'il s'adresse directement au ministre, s'il le désire. Il pourrait également s'adresser au président de la Société canadienne des ports. Il pourrait même s'adresser à l'administrateur maritime. Le conseil consultatif régional de l'Ouest a laissé entendre qu'il aimerait bien que l'administrateur maritime participe à une réunion, et j'ai dit que je serais très heureux de le faire.

Je crois qu'il revient au conseil consultatif régional de choisir qui pourra le mieux s'occuper de la préoccupation ou de la question qu'il veut soulever. Il n'y a aucune restriction; il n'y a aucune hiérarchie fixe. Nous laissons les conseils évoluer au fur et à mesure, mais nous avons prévu, comme je l'ai dit, dans la loi, qu'ils puissent s'adresser directement au ministre, si c'est leur souhait.

Le président: Monsieur Siddon.

M. Siddon: Monsieur le président, suite aux questions de M. Mazankowski, j'aimerais dire que j'ai constaté, après avoir travaillé avec des comités consultatifs et au niveau municipal et au niveau fédéral, que si vous diluez suffisamment leur ordre de renvoi, ils finissent par tourner en rond dans le vide et deviennent rien d'autre qu'un fardeau impotent pour les contribuables... en n'établissant pas dans la loi des lignes d'accès claires. Par exemple, le comité consultatif régional serait-il libre d'approcher le gestionnaire ou le président d'une société

[Text]

tion and give him direct advice with some expectation that it would be taken into consideration seriously? If you say that this council can report to five or six different individuals and levels, then essentially they are powerless in any event because they have no decisive authorities.

Surely, there should be some provision in the legislation that they should be listened to by specifically designated levels of authority, whether it be the minister or the local port manager within that region; for example, the manager of the Port of Vancouver or the members of the board responsible for that local port corporation. So, I would submit that there should be a clearer delineation within the legislation as to whom these advisory councils, both regional and local, would be empowered to report, and on what basis—whether they are expected to make recommendations on an annual basis to meet monthly or quarterly.

The whole thing is so loose that I suspect many of these councils will essentially be non-existent and will wander around chasing their tails wasting a lot of the taxpayers' money, although they are not remunerated directly in any way. I find sometimes that advisory councils provide an outlet for a lot of people who want to have some things to say. They feel they have some power but, in fact, they do not.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, with respect to Mr. Siddon's points, first of all, it is an advisory council, so they do not have any direct authority. I think that is recognized.

Mr. Siddon: I understand that.

Mr. Sinclair: There is specific provision in the bill for them to make recommendations to the minister on the planning and development of ports and matters relating to those ports having regional significance. So, they have the access there.

As I indicated before, sensing different moods in different parts of the country, we felt it was better not to tie them down with specific terms of reference but allow them to develop their own, because there are going to be different terms of reference in different parts of the country because of their different perceived needs.

And so, in keeping with the general spirit of the bill, we said, all right, let them devise their own in a way that would be most meaningful to them without our attempting to impose. At one point one group asked us to suggest some terms of reference and another group took umbrage that we should even do so. So there is a certain spirit of autonomy or independence: they want to manufacture the thing or construct the thing in the way that is meaningful to them; and we are quite agreeable to do that.

[Translation]

de port locale, de lui donner des conseils directs, dans l'attente que ce dernier en tiendra sérieusement compte? Si vous dites que ce conseil peut faire rapport à cinq ou six individus et paliers différents, alors, essentiellement, il est sans pouvoir, puisqu'il ne possède pas de pouvoir de décision.

Incontestablement, on devrait trouver des dispositions, dans la loi, prévoyant que des niveaux d'autorité expressément désignés, qu'il s'agisse du ministre ou du gestionnaire local du port au sein de cette région, doivent les écouter; par exemple, le gestionnaire du port de Vancouver ou les membres du conseil d'administration responsables de cette société de port locale. J'aimerais donc faire valoir qu'il devrait y avoir dans la loi une désignation plus claire de l'organisme auquel ces conseils consultatifs, et régional et local, auraient le droit de faire rapport, et de quelle façon... doivent-ils présenter des recommandations une fois par an, se rencontrer tous les mois ou tous les trimestres.

Tout est si flou que j'ai l'impression que nombre de ces conseils n'existeront pas vraiment et passeront leur temps à tourner en rond, gaspillant en grande quantité l'argent des contribuables, bien que leurs membres ne soient pas directement rémunérés. J'ai constaté que parfois, les conseils consultatifs offrent un exécutoire à nombre de gens qui veulent avoir leur mot à dire. Ils estiment posséder un certain pouvoir, alors qu'en fait, ce n'est pas le cas.

M. Sinclair: Monsieur le président, au sujet de ce qu'a dit M. Siddon, tout d'abord, il s'agit bel et bien d'un conseil consultatif, et donc, sans autorité directe. Je crois qu'on s'en rend compte.

M. Siddon: Je le comprends.

M. Sinclair: On trouve dans le présent projet de loi une disposition précise voulant qu'ils présentent des recommandations au ministre sur la planification et l'expansion des ports et sur des questions qui ont une importance régionale qui touchent ces ports. C'est donc ainsi qu'ils ont accès.

Comme je l'ai dit auparavant, sentant que le climat était différent dans les diverses parties du pays, nous avons pensé qu'il valait mieux ne pas les lier par des mandats précis, mais plutôt leur permettre d'évoluer de leur propre chef, car il y aura divers mandats dans différentes parties du pays, suite à la diversité des besoins perçus.

Conformément à l'esprit général du projet de loi, nous nous sommes dit: très bien, qu'ils mettent au point le mode d'opération qui leur sera le plus utile, sans tenter de leur imposer quoi que ce soit. À un certain moment, un groupe nous a demandé de proposer un mandat, et un autre groupe s'est offusqué du fait que nous songions même à le faire. Il existe donc un certain esprit d'autonomie ou d'indépendance: ils veulent fabriquer ou construire la chose d'une manière qui compte pour eux; nous y sommes tout à fait disposés.

[Texte]

• 1055

The one on the west coast that has been meeting for the last couple of years on an ad hoc basis has worked out, I believe, a modus operandi, and they seem to know where they are going.

Now, on your comment about getting at the head man in a port, the chairman of each local port corporation is a member of the regional advisory committee, so there is direct access to the chairman. Nothing prevents an individual from speaking directly to the port general manager. It is frequently done at the present time. We encourage that kind of thing, so that any difficulties, problems, or suggestions get ironed out at the firing level: Rather than escalate them into some higher body, we encourage that kind of thing. You notice in the bill we are saying that the port general manager is the chief executive officer of the port. It was put there for a specific reason: that he has that day-to-day executive authority to deal with his customers and users and to resolve any problems on the scene or to listen to the viewpoints of individuals.

He might receive advice. I do not think I would want to put him under the obligation of accepting that advice. I think he—

Mr. Siddon: I agree.

Mr. Sinclair: —has to exercise his own best judgment. Otherwise he could be badly serving the port.

We have tried to make all our port managers more accessible to the users and to people interested in the port. I think by and large the relations between the port general managers and the communities have been significantly improving in the past couple of years. We still have some way to go, admittedly; but I think we are on the right track in that direction.

Mr. Siddon: Mr. Chairman, I have appreciated Mr. Sinclair's rather full response. It is a conundrum—the whole business of structuring advisory committees, but I did appreciate his clarification that these committees would have direct access at the local level to put local people on the firing line. Although they have no decisive authority, one would not think they could merely defer to the minister in Ottawa, because then the purpose of these committees would be very minimal.

Thank you very much.

The Chairman: Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: I have been thinking about some of the discussion we had last night. On page 4, I would like to ask Mr. Sinclair, proposed Section 3.1(2) says "The Minister may, by order, issue such directions"

Then when we get to page 18, proposed Section 22.1(4):

(4) The Minister shall cause every direction given to the Corporation pursuant to subsection (1) to be laid before each House of Parliament

[Traduction]

Le groupe de la côte ouest, qui se réunit depuis quelques années d'une façon ad hoc, a mis au point, je crois, un mode d'opération et semble savoir où il va.

Quant à votre remarque sur la possibilité d'atteindre le responsable d'un port, le président de chaque société de port locale est membre du conseil consultatif régional, et donc, il y a moyen d'aborder directement le président. Rien n'empêche un individu d'aller parler directement au directeur général du port. Cela se fait fréquemment à l'heure actuelle. C'est le genre de chose que nous encourageons, de sorte que toute difficulté, tout problème, ou toute suggestion puissent être aplanis au niveau de travail: plutôt que de faire l'escalade jusqu'à un organisme supérieur, c'est le genre de chose que nous encourageons. Vous remarquerez que dans le projet de loi, nous prévoyons que le gérant du port sera le principal dirigeant du port. Et ce, pour une raison précise: afin qu'il ait l'autorité nécessaire pour traiter au jour le jour avec ses clients et usagers, et pour régler tout problème sur place, ou pour écouter les points de vue des individus.

Il pourrait recevoir des conseils. Je ne crois pas que je veuille l'obliger à accepter ces conseils. Je crois qu'il . . .

M. Siddon: J'en conviens.

M. Sinclair: . . . doit exercer son propre jugement. Sinon, il pourrait rendre de très mauvais services au port.

Nous avons tenté de rendre tous nos gérants de port plus accessibles aux usagers et à ceux qui s'intéressent aux ports. Je crois que dans l'ensemble, les relations entre les gérants de port et les localités se sont considérablement améliorées au cours des quelques dernières années. Nous avons encore beaucoup de chemin à faire, je le reconnais; mais je crois que nous sommes sur la bonne voie.

M. Siddon: Monsieur le président, je suis reconnaissant à M. Sinclair de sa réponse assez complète. C'est une énigme, toute cette question de la structuration des comités consultatifs—mais je lui suis reconnaissant d'avoir précisé que ces comités auraient un accès direct, au niveau local, de façon à ce que les gens de la place soient sur la ligne de feu. Bien qu'ils ne possèdent pas de pouvoir de décision, on peut supposer qu'ils ne pourront pas s'en remettre simplement au ministre, à Ottawa, puisque cela réduirait l'objectif de ces comités à son minimum.

Merci beaucoup.

Le président: Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: J'ai réfléchi aux discussions que nous avons tenues hier soir. À la page 4, j'aimerais demander à M. Sinclair, au sujet de l'article proposé 3.1(2), où il est dit: «Le Ministre peut, par arrêté, donner à la Société les directives . . . »

Et ensuite, on trouve à la page 18, article proposé 22.1(4):

(4) Le Ministre dispose d'un délai . . . à compter de la date où la directive a été donnée à la Société en vertu du

[Text]

Does that cover any orders he may issue under proposed Section 3.1(2) at page 4 as well?

Mr. Sinclair: We had an extended discussion on that last night, and I was initially in error. Proposed Section 3.1(2) on page 4—if you follow down to proposed Section 3.1(3), it says:

3.1 Subsections 22.1(2) to (4) apply to directions issued under subsection (2) . . .

Mr. Benjamin: All right. So we do not need to worry about anything yet. We can wait until we get to page 18. I have some other quick points to make.

The Chairman: I have been advised, but I want to hear it from Mrs. Mitchell, that the amendment she was proposing she is not going to propose.

Mrs. Mitchell: Yes, Mr. Chairman. One that we had for page 7 is on the subject of auditing and submitting annual reports to Parliament: We looked at the government amendment and we feel that would be the preferred amendment, so we will not put forward ours.

The Chairman: Okay.

• 1100

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman—and I apologize to Mrs. Mitchell for once again interfering with her movement of the amendment. But notwithstanding the broad discussion we had yesterday on that proposed Section 3.1(2) at page 4, and Mr. Sinclair's assurance that the broad power vested in the hands of the minister would only be used on very rare occasions and as a last resort, and while I take the word of the administrator to be very genuine and sincere, that interpretation clearly is not outlined in that particular clause.

So I just wonder if there is any way its wording might be amended to more accurately reflect what it really does mean. Quite frankly, as I see it there, it does really give power to a minister to interfere in the day-to-day management affairs of the corporation. I know that we have had a lot of discussion here about self-sufficiency and the need to run an efficient port operation but, really, the minister through political pressure could superimpose his will upon any decision which may, in effect, have a bearing on the effective and efficient operation of the corporation. I wonder if there is some way in which that could be more accurately reflected in that particular clause.

The Chairman: Mr. Deniger.

Mr. Deniger: Before Mr. Sinclair answers, I was troubled in the same way. But when I got the assurance from the administrator last night that the minister's orders would be tabled in the House within 15 days, it now seems to me that the safeguard which the former minister is looking for is there. If

[Translation]

paragraphe 1, pour déposer cette directive devant le Parlement.

Est-ce que cela inclut tout arrêté qu'il pourrait rendre aux termes de l'article proposé 3.1(2), à la page 4?

M. Sinclair: Nous en avons beaucoup discuté hier soir, et au départ, j'étais dans l'erreur. L'article proposé 3.1(2), à la page 4—si vous regardez plus loin, à l'article proposé 3.1(3), il est dit:

3.1(3) Les paragraphes 22.1(2) à 4 s'appliquent aux directives données en vertu du paragraphe 2 . . .

M. Benjamin: Très bien. Nous n'avons donc pas encore à nous en préoccuper. Nous pouvons attendre d'être rendus à la page 18. J'ai quelques autres points à faire valoir rapidement.

Le président: On m'a prévenu, mais j'aimerais entendre de la bouche de M^{me} Mitchell qu'elle ne va pas proposer un amendement, comme elle avait l'intention de le faire.

Mme Mitchell: Oui, monsieur le président. L'amendement que nous avions à la page 7 portait sur la vérification et les rapports annuels présentés au Parlement: nous avons examiné l'amendement du gouvernement et nous avons pensé que c'est celui qui aurait la préférence, et donc, nous n'allons pas présenter le nôtre.

Le président: Très bien.

M. Mazankowski: Monsieur le président—et je m'excuse auprès de M^{me} Mitchell pour avoir encore une fois ruiné sa présentation de l'amendement. Toutefois, nonobstant la discussion générale que nous avons tenue hier sur l'article proposé 3.1(2), à la page 4, et l'assurance de M. Sinclair que le pouvoir généralisé placé dans les mains du ministre ne servira qu'à de très rares occasions et en dernier recours, et bien que j'accepte comme très vraie et très sincère la parole de l'administrateur, cette interprétation ne ressort pas clairement de cet article particulier.

Je me demande donc s'il n'y aurait pas moyen d'en modifier le libellé, afin de refléter plus précisément son sens réel. Très franchement, d'après ce que je peux voir là, on confère en réalité au ministre le pouvoir de s'ingérer dans la gestion quotidienne des affaires de la société. Je sais que nous avons beaucoup discuté d'autosuffisance et de la nécessité d'exploiter efficacement les ports, mais en réalité, le ministre, par des pressions politiques, pourrait imposer sa volonté, suite à toute décision, ce qui, en fait, pourrait influencer sur l'exploitation efficace de la société. Je me demande s'il n'y aurait pas moyen d'en tenir compte d'une façon plus précise dans cet article particulier.

Le président: Monsieur Deniger.

M. Deniger: Avant que M. Sinclair ne réponde, j'avais les mêmes difficultés. Toutefois, lorsque, hier soir, l'administrateur m'a assuré que les arrêtés du ministre seraient déposés à la Chambre dans les quinze jours, il m'a semblé que cela constituait la sauvegarde que l'ancien ministre recherche ici.

[Texte]

the minister basically is going to abuse the system by getting involved in the day-to-day operations, that would impose upon the minister every single time he issued an order the necessity to refer it to the committee or to table it in the House. This is my question to the administrator: Is that not what he was referring to yesterday when he said that power is intended to be rare?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, Mr. Deniger is absolutely correct. The check-and-balance in the system by reason of the tabling of the order provides, I think, a check on any abuse of power. By the same token, that is a power which I still believe would be only rarely used. Mind you, that is a personal conviction. It is the ultimate safeguard, and should be there in case anything should go wrong. The mere fact of its being there exercises, I would suggest, a certain discipline on the system to make sure they conform to the objectives of the policy; the requirement to table exercises a certain discipline on the minister because he will be held fully accountable by Parliament for any order he so gives to the corporation.

The Chairman: Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: But to borrow a phrase from my colleague, Mr. Forrestall, there is really no effective avenue of appeal. The minister is accountable. You go through the process, but it really becomes a *fait accompli*. So, if justice is not done, there is really no way of reversing or correcting an order which, perhaps inappropriately was proclaimed by the minister.

The Chairman: Mr. Sinclair.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, if the minister is going to be held ultimately accountable, he also has to have some authority. I think this particular provision in here is appropriate in ensuring his accountability. If he does not have the authority to give such an order, then he cannot be held accountable for the ultimate results of the corporation.

Mr. Mazankowski: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Okay, Mr. Cook.

• 1105

Mr. Cook: You admit, Mr. Sinclair, that that particular proposed section contains really an extraordinary power, which supersedes almost anything in the bill and the minister can, theoretically, do what he bloody well wishes, right down to the local level, by using that particular section. You say no. Why do you say no?

Mr. Sinclair: Because the clause is phrased:

such directions to the Corporation as he considers necessary to achieve the objective of the national ports policy.

In other words, the power to order is modified by those words and limited by those words, so that he does not have the authority to interfere down, as you have put it, into the day-to-day operations of the local port corporations or the non-corporate ports.

[Traduction]

Si, au fond, le ministre abuse du système en s'immisçant dans son fonctionnement quotidien, il se verra obligé, chaque fois qu'il émettra un arrêté, de le renvoyer au comité ou de le déposer à la Chambre. Voici donc ma question à l'intention de l'administrateur: n'est-ce pas là ce qu'il voulait dire hier lorsqu'il a déclaré qu'il avait été prévu que le recours à ce pouvoir serait rare?

M. Sinclair: Monsieur le président, M. Deniger a parfaitement raison. Les poids et contrepois du système, vu qu'il faut déposer les décrets, gênent, je crois, tout abus de pouvoir. Par la même occasion, il s'agit d'un pouvoir qui ne serait, je le crois toujours, que rarement utilisé. Il est à noter que c'est une conviction personnelle. C'est la garantie ultime, et elle doit se trouver en place, au cas où quelque chose tournerait mal. Le simple fait de son existence impose, à mon avis, une certaine discipline au système, qui garantit que chacun se conformera aux objectifs de la politique; l'obligation de déposer force le ministre à une certaine discipline, puisqu'il devra rendre des comptes au Parlement à la suite de tout arrêté qu'il émettra à l'intention de la société.

Le président: Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Néanmoins, pour reprendre une phrase de mon collègue, M. Forrestall, il n'y a, en réalité, aucun mécanisme efficace d'appel. Le ministre doit rendre des comptes. Il faut se conformer au processus, mais cela devient en réalité un fait accompli. Si justice n'est pas rendue, il n'y a aucune façon de renverser ou de modifier un arrêté qui a peut-être été proclamé par le ministre à tort.

Le président: Monsieur Sinclair.

M. Sinclair: Monsieur le président, si, en dernier recours, le ministre doit rendre des comptes, il doit également posséder un certain pouvoir. Je crois que cette disposition particulière suffit à garantir qu'il rendra des comptes. S'il ne possède pas le pouvoir de proclamer un tel arrêté, alors, il ne peut être tenu responsable des derniers résultats de la société.

M. Mazankowski: Merci, monsieur le président.

Le président: Très bien, monsieur Cook.

M. Cook: Vous reconnaissez, monsieur Sinclair, que cet article proposé prévoit vraiment un pouvoir extraordinaire, qui supprime presque toutes les autres dispositions du projet de loi, et que le ministre peut, en théorie, faire tout ce qu'il souhaite, jusqu'au niveau local, en se prévalant de cet article. Vous dites non. Pourquoi dites-vous non?

M. Sinclair: Parce qu'il est dit:

donner à la Société les directives qu'il juge nécessaires à la réalisation de l'objectif de la politique portuaire nationale;

En d'autres termes, le pouvoir d'émettre des arrêtés se trouve modifié et limité par ces mots, de sorte qu'il ne possède pas le pouvoir de s'ingérer, comme vous le dites, dans les activités quotidiennes des sociétés de port locales ou des ports non constitués.

[Text]

Mr. Cook: I am speculating, Mr. Sinclair, but I can see circumstances where, in the minister's view—and, of course, that is there—in the minister's view it might be that a port was doing something that he did not feel was achieving the objective of the national ports policy, whereas the individual board of a port might feel that they were doing something that was in the best interests of the national ports policy. You could easily have a difference of opinion on the matter.

Mr. Sinclair: Mr. Cook is entirely correct. There could be a difference of opinion on the matter. That would then be up to the port corporation to convince the minister of the rightness of their position.

Mr. Cook: Again, we are back to the question of no appeal whatsoever.

Let me throw this at you, Mr. Sinclair, to reverse the situation. You say it is an extraordinary power to be used only under extraordinary circumstances. Why not reverse the whole procedure and have the minister, if he wishes to make an order under that section, table it in the House of Commons and 15 days later it becomes effective, if the House of Commons has not dealt with it? That at least, then, gives the people he is ordering an opportunity to appeal to Parliament over this minister's order, which they do not agree with and in which they feel he is wrong in saying that he has made the order to achieve the objectives of the national ports policy. Then both sides of the story are heard before the order becomes effective.

The Chairman: Mr. Sinclair.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, again, I would refer to the fact that a number of people are interested in accountability. I think the minister, from time to time, has to take his decisions and be accountable for them. If, in the course of debate in the House, or the committee, he is persuaded that he should amend his order, presumably he would do so.

Mr. Cook: I would prefer that that proposed section have a line in it expressing your viewpoint on the matter, to the effect that it is for extraordinary circumstances only. I have not any wording and I have no amendment to offer on it, but certainly that would make the proposed section much clearer. As it reads, it means that in the case of any local port corporation, right down even to hiring the office boy, if they decided to hire an office boy and that was not in conformity with the objectives of the national ports policy the minister could change it right now.

The Chairman: Mr. Sinclair.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, Mr. Cook has contrived a terribly extreme example, which I just could not imagine being the case at any point in time. If we were to accept his wording, somebody would want a definition of what "extraordinary" is. If the minister is going to be accountable, the minister is going to have to exercise his own judgment as to when the situation warrants his intervention by order and be accountable for that order. I think the proposed section is probably worded in the appropriate fashion to ensure that.

[Translation]

M. Cook: Je spécule, monsieur Sinclair, mais je peux envisager des circonstances où, de l'avis du ministre—et évidemment, c'est là toute la question—de l'avis du ministre, il se pourrait qu'un port agisse d'une façon qui ne réalise pas, à son avis, l'objectif de la politique portuaire nationale, alors que le conseil d'administration du port pourrait estimer agir dans les meilleurs intérêts de la politique portuaire nationale. Il pourrait facilement y avoir divergence d'opinions à ce sujet.

M. Sinclair: M. Cook a parfaitement raison. Il pourrait y avoir divergence d'opinions. Il incomberait alors à la société du port de convaincre le ministre de la justesse de sa position.

M. Cook: Ce qui nous ramène, encore une fois, à la question de l'absence du moindre mécanisme d'appel.

Examinons ceci, monsieur Sinclair, afin de renverser la situation. Vous dites qu'il s'agit d'un pouvoir extraordinaire, qui ne doit servir que dans des circonstances extraordinaires. Pourquoi ne pas renverser toute la procédure et prévoir que le ministre, s'il désire prononcer un arrêté aux termes de cet article, doit le déposer à la Chambre des communes, et que, si celle-ci ne l'a pas étudié dans les quinze jours, l'arrêté entre alors en vigueur? De cette façon au moins, pourront en appeler au Parlement ceux qui font l'objet de l'arrêté du ministre, qu'ils n'acceptent pas et au sujet duquel ils trouvent qu'il fait fausse route en disant qu'il l'a rendu pour réaliser les objectifs de la politique portuaire nationale. Ainsi, les deux côtés de l'histoire seraient entendus avant que l'arrêté n'entre en vigueur.

Le président: Monsieur Sinclair.

M. Sinclair: Monsieur le président, encore une fois, j'aimerais mentionner le fait qu'un certain nombre de personnes s'intéressent à l'imputabilité. Je crois que le ministre, de temps à autre, doit prendre ses décisions et en être responsable. Si, au cours du débat à la Chambre, ou en comité, on le persuadait qu'il doit modifier son arrêté, on peut présumer qu'il le ferait.

M. Cook: Je préférerais que l'article proposé exprime votre point de vue sur la question, à savoir que c'est uniquement pour les circonstances extraordinaires. Je ne peux songer à aucun libellé et je n'ai aucun amendement à proposer, mais il est certain que l'article proposé s'en trouverait ainsi plus clair. Tel que rédigé, l'article signifie que dans le cas de toute société de port locale, jusqu'à et y compris l'embauche du messenger, si l'on décidait d'embaucher un messenger qui ne cadre pas avec l'objectif de la politique portuaire nationale, le ministre pourrait changer cette nomination tout de suite.

Le président: Monsieur Sinclair.

M. Sinclair: Monsieur le président, M. Cook a pondu un exemple très extrême, que je ne saurais m'imaginer possible à aucun moment. Si nous acceptions son libellé, quelqu'un demanderait une définition de ce qui est «extraordinaire». Si le ministre doit rendre des comptes, le ministre devra exercer son propre jugement pour savoir si la situation appelle son intervention par arrêté, et ensuite, être responsable de cet arrêté. Je crois que l'article proposé est probablement formulé de la façon appropriée à cette fin.

[Texte]

The Chairman: Mr. Deniger.

Mr. Deniger: I think Mr. Cook's concern about consultation is answered in proposed Section 22.1 (2), which sets out the rules for ministerial orders. It says:

Before any directions are given to the Corporation . . . the Board shall be consulted with respect to the contents and effect of the directions.

That means that the ministerial order might not be needed, indeed, after the consultation. The minister has an obligation, before he issues any order, to consult and only after consultation, if there is a fundamental disagreement, the minister would issue that order and would table that order in the House of Commons, having us, the members of Parliament, as, I think, the final appeal.

The Chairman: Mr. Forrestall.

• 1110

Mr. Forrestall: Just to add one observation: I think we are all concerned about the tremendous amount of power and authority that is vested in this particular proposed section. It is acceptable to me on the simple grounds that this is the most obvious appeal process. While I may not like giving to certain ministers, from time to time, that kind of authority, I think, nevertheless, in the absence of an appeal procedure or process, at least in my opinion this is not unduly worded. It is acceptable to me, but with that explanation. Mr. Deniger has drawn to our attention what we discussed at some length last night, the procedure that is to be followed with respect to an order. Consultation and process is a sufficient guide. If, over a couple of years, it is not working and is seen to be not working, it is a simple matter to change it—I am not sure that it is a simple matter to change it, but on the other hand it can be changed.

The Chairman: The process is there.

I wonder whether we can now stand Clause 2, or whether there is further discussion on it? If there is further discussion, I am going to suggest that we take a three- or four-minute break.

Mr. Forrestall: Mine was just an observation, not a discussion.

The Chairman: Okay, go ahead. If we can stand it, we can come back on Clause 3.

Mr. Forrestall: As Mrs. Mitchell has said, the bill is rampant with sexism. It is also rampant with phrases that I find offensive. I just make the observation, I am not going to move it, but wherever there appears in here, "in the opinion of the minister" I would strike it out. I am just taking one example:

The members of a local advisory committee shall be persons who, in the opinion of the Minister, have the experience and capacity required

Wherever that type of phrase shows up, I think you would have a stronger bill if you simply said:

[Traduction]

Le président: Monsieur Deniger.

M. Deniger: Je crois que la préoccupation de M. Cook sur la consultation trouve réponse à l'article proposé 22.1(2), qui définit les conditions des arrêtés ministériels. On y dit:

Avant qu'une directive ne soit donnée à la Société, son conseil d'administration doit, au préalable, être consulté sur la teneur et l'effet de cette directive.

Ainsi, il se pourrait fort bien que cette directive ministérielle ne soit pas nécessaire après cette consultation. Le ministre a l'obligation, avant d'émettre tout arrêté, de consulter, et ce n'est qu'après la consultation, s'il existe un désaccord fondamental, que le ministre prononcerait cet arrêté et le déposerait à la Chambre des communes, où nous serions, nous, députés, le dernier recours.

Le président: Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: J'aimerais ajouter une simple observation. Nous nous préoccupons beaucoup de l'ampleur des pouvoirs que prévoit ce projet d'article. Personnellement, je ne m'oppose pas à cette disposition, car elle constitue, à mon avis, le processus d'appel le plus approprié. Même si je ne suis pas toujours en faveur d'accorder ce genre de pouvoir à certains ministres, je pense que, en l'absence d'un processus d'appel, cette disposition n'est pas déraisonnable. C'est pourquoi je ne m'y oppose pas. M. Deniger a attiré notre attention sur une question qui a fait l'objet de discussions assez longues hier soir, à savoir la procédure à suivre dans le cas d'un décret. Les mécanismes de consultation et la procédure prévue suffisent pour le moment. Si, d'ici quelques années, ces mécanismes s'avèrent insuffisants, il sera très facile de les changer. Mais même s'il était assez compliqué d'apporter des changements, il est toujours possible de le faire.

Le président: La marche à suivre est déjà prévue.

Êtes-vous d'accord pour réserver l'article 2, ou voulez-vous poursuivre la discussion? Dans le cas où vous voudriez poursuivre le débat sur la question, j'aimerais que l'on fasse une pause de trois ou quatre minutes.

M. Forrestall: J'avais une simple observation à faire, je n'allais pas me lancer dans une discussion.

Le président: D'accord, allez-y. Si vous êtes d'accord pour réserver cet article, nous reprendrons à l'article 3.

M. Forrestall: Comme M^{me} Mitchell l'a si bien dit, ce projet de loi est très sexiste. Il comprend également plusieurs expressions très choquantes. Je n'ai pas l'intention d'en faire une motion, mais je propose néanmoins que l'expression «de l'avis du ministre» soit supprimée partout où elle figure dans le projet de loi. Laissez-moi vous donner un exemple:

Les membres d'un conseil consultatif local doivent, de l'avis du Ministre, . . . et posséder l'expérience et les aptitudes nécessaires.

Je crois qu'il serait préférable de remplacer cette expression par ce qui suit:

[Text]

The members of a local advisory committee shall be persons who have the experience and capacity required

—for discharging their duties. It is an observation and I will not move the amendment. I just wanted it on the record that I am not all that certain that ministers, from time to time, are the best judges in designating or selecting those persons who have the capacity and experience to discharge such duties, whether at an advisory level on the corporation itself or elsewhere. I leave it as a comment.

The Chairman: Thank you, Mr. Forrestall. I would go even further than that and express the hope that the Minister of Justice would hire some legal draftsmen who can speak at least one of the official languages.

Mr. Siddon.

Mr. Siddon: I just have a question, Mr. Chairman, for Mr. Forrestall. As he would note, on page 4 under proposed Section 3.11(1):

The Minister may establish local advisory committees

If the minister is not the person who is to have the opinion as to who shall sit on those committees, how should those committees be appointed? Someone has to make this decision. You cannot just say: There are 18 slots; first come, first served. Whose opinion would register?

Mr. Forrestall: I do not want it to be his opinion.

The Chairman: Okay. I think we are getting into a bit of semanticism here. Is there unanimous consent to stand Clause 2?

Clause 2 allowed to stand.

Mr. Cook: If we are going to take a break for a minute, Mr. Chairman, in view of your comment upon draftsmanship, could you tell me on what page Clause 2 ends?

The Chairman: Yes. It ends on page 9 at the very top of the page.

Mr. Cook: Thank you.

Mr. Deniger: Do you have amendments on Clause 2, Mr. Cook?

Mr. Cook: Yes, I do.

The Chairman: The committee has agreed to stand Clause 2. With that, we are going to take a short break. I will call the committee back to order at 11.20 a.m.—by my watch.

• 1115

• 1120

The Chairman: Order, please.

[Translation]

Les membres d'un conseil consultatif local doivent . . . posséder l'expérience et les aptitudes nécessaires . . .

. . . pour assumer leurs fonctions. C'est une simple observation. Je n'ai pas l'intention de déposer officiellement un amendement. Je voulais simplement dire, pour les fins du compte rendu, que je ne suis pas tout à fait persuadé que les ministres soient toujours les plus aptes à désigner ou à choisir les membres d'un conseil en fonction de leur expérience et de leurs aptitudes à assumer ce genre de fonctions, tant en ce qui concerne les conseils consultatifs de la société que d'autres fonctions. C'est tout ce que je voulais dire.

Le président: Merci, monsieur Forrestall. J'irais même jusqu'à dire qu'il est à espérer que le ministre de la Justice recrutera des rédacteurs juridiques qui parlent au moins une des deux langues officielles.

Monsieur Siddon.

M. Siddon: J'ai une simple question à poser à M. Forrestall, monsieur le président. Elle concerne le paragraphe 3.11(1), à la page 4, qui dit:

Le ministre peut établir des conseils consultatifs locaux . . .

Si le ministre n'était pas habilité à choisir les membres de ces conseils, qui le ferait? Quelqu'un doit prendre la décision. On ne peut pas se contenter de dire: il y a 18 postes et les premiers arrivés seront les premiers servis. Qui prendrait ce genre de décision?

M. Forrestall: Je n'aimerais pas que ce genre de décision soit fondée sur une simple opinion.

Le président: Bon, je vois. Je pense que nous nous lançons dans un débat sur la sémantique. Sommes-nous tous convenus de réserver l'article 2.

L'article 2 est réservé.

M. Cook: Si nous prenons une pause, monsieur le président, j'aimerais vous demander, compte tenu des observations que vous avez formulées au sujet de la rédaction, à quelle page se termine l'article 2.

Le président: Il se termine au haut de la page 9.

M. Cook: Merci.

M. Deniger: Avez-vous des amendements à proposer à l'article 2, monsieur Cook?

M. Cook: Oui.

Le président: Le Comité a convenu de réserver l'article 2. Cela étant dit, nous allons prendre une courte pause. Le Comité reprendra ses travaux à 11h20—à ma montre.

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît.

[Texte]

In order that we understand how we are going to proceed, now that we have stood Clause 2 and before I call Clause 3, I simply want to explain to the committee that it is my intention, once the committee has stood a clause, that we continue through all the clauses and then go back and recall them from the beginning; otherwise I think we would all be so confused that none of us would know which clause we were dealing with. So in the interest of orderly progression, I will not call Clause 2 again until we have dealt with all of the other clauses.

Is that agreed?

Some hon. Members: Agreed.

On Clause 3

The Chairman: Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, I gather that Clause 3 is simply a transitional thing to move employees properly. I have the feeling that in the last four or five years a fair amount of illegality has been going on. The administrator shakes his head and says no.

The Chairman: The administrator indicates no rather emphatically.

Mr. Forrestall: We have an act, and we went through the process of competitive application for positions under this structure. My question, I suppose—rather than go through it—is whether or not this, in effect, corrects what has been in abeyance for about two or three years now? Is that the effect of it? Does it give legality and legal status to employees on how they are moved? What clause moves them from the National Harbours Board Act to the port corporation?

The Chairman: Mr. Sinclair.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, if I may deal with Clause 3.

The Government Employees Compensation Act makes specific provision and embodies in the statute the present practice whereby this act will supplement the applicable provincial workmen's compensation benefits up to the amount of the employee's regular salary. So it is a protection for the employee and embodied in the legislation. Similarly, the Aeronautics Act provision provides compensation if an employee is killed, injured, or disabled as a result of an accident while flying for business purposes.

So those are just clarifying benefits and making very explicit benefits that employees have at the present time. There was no illegality in the past; there is no illegality now. This is not legalizing something that the member may have had the impression was illegal.

Mr. Forrestall: You will admit, Mr. Chairman, that was one hell of a mess for a long time.

[Traduction]

J'aimerais commencer par résumer où nous en sommes. Nous avons réservé l'article 2 et avant de commencer la discussion sur l'article 3, j'aimerais expliquer mes intentions au Comité. Nous allons examiner tous les articles du projet de loi individuellement et nous les réserverons à mesure. Nous reviendrons ensuite en arrière et nous les reverrons du début à la fin. A mon avis, c'est la meilleure façon de procéder, tous les députés sauront toujours exactement où nous en sommes. Par conséquent, pour veiller à la progression logique, nous ne reparlerons de l'article 2 qu'après avoir examiné tous les autres articles.

Êtes-vous d'accord?

Des voix: D'accord.

L'article 3.

Le président: Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Monsieur le président, l'article 3, à mon avis, n'est qu'une simple disposition de transition dont le but est d'assurer que le transfert des employés se fera dans l'ordre. J'ai l'impression que beaucoup de choses se sont faites dans l'illégalité depuis quatre ou cinq ans. Je vois que l'administrateur n'est pas d'accord.

Le président: Il ne semble absolument pas d'accord avec vous.

M. Forrestall: Nous avons une loi en vigueur, en vertu de laquelle nous avons appliqué le processus des candidatures concurrentielles pour les postes. Ma question, est en bref—plutôt que de se lancer dans cette procédure—cette disposition corrige-t-elle une situation qui est demeurée en suspens depuis deux ou trois ans? Est-ce l'effet de cette disposition? Est-ce qu'elle donne un caractère légal et un statut légal aux employés eu égard à la façon dont leur mutation est effectuée? Pouvez-vous me dire où est la disposition qui effectue leur transfert du Conseil des ports nationaux à la société des ports?

Le président: Monsieur Sinclair.

M. Sinclair: Monsieur le président, avec votre permission, j'aimerais justement traiter de cet article 3.

La Loi sur l'indemnisation des employés de l'État comprend des dispositions très précises et englobe la pratique actuelle aux termes de laquelle cette loi complètera les avantages des fonctionnaires provinciaux jusqu'à concurrence du montant de la rémunération ordinaire. Les employés sont donc protégés par les dispositions de cette loi. De la même façon, la Loi sur l'aéronautique prévoit une indemnité pour les employés qui meurent, sont blessés ou sont handicapés à la suite d'un accident survenu en cours de vols effectués dans le cadre des fonctions dudit employé.

Cette disposition a donc pour but d'éclaircir les avantages dont jouissent déjà les employés. Aucune mesure illégale n'a été prise par le passé et aucune n'est prise maintenant. Il ne s'agit pas de légaliser quelque chose qui était illégal.

M. Forrestall: Mais vous conviendrez, monsieur le président, que la situation a été plutôt obscure pendant longtemps.

[Text]

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, there was a great deal of uncertainty in 1977, and the chairman of the National Harbours Board and myself took steps in 1977 to make the employees' situation more certain and more secure. Nothing that was done at that point in time was illegal; it was done to really remove the uncertainty that was facing employees as to what was going to happen in the knowledge that it might take some considerable time to get the bill through. We could not afford to have employees living in uncertainty for that extended period of time.

With respect to the last part of Mr. Forrestall's question, I would remind him that the existing corporation, the National Harbours Board, continues in existence. What is happening is that the name is being changed and certain of its structures are being changed, but the employees are still employed by the same employer. There is no movement from one corporation to another. There are transitional provisions in the latter parts of the act to make it abundantly clear that any employee who is an employee of a local port corporation still retains all the benefits and all the protections that he had as an employee of the Canada Ports Corporation.

• 1125

Mr. Forrestall: I have no objection to it but . . . Actually, it comes in the next section so I will raise it there.

The Chairman: Mr. Sinclair, have I understood you correctly with regard to the application of the Aeronautics Act that it applies to the employees when, in the performance of their duties, they have to fly?

Mr. Sinclair: Yes.

The Chairman: Thank you. Mr. Corbin.

Mr. Corbin: That was my question and I want to know a little further. Is that flying in any type of aircraft owned by anyone, or is it more specific than that?

The Chairman: Mr. Sinclair.

Mr. Sinclair: I believe it is any accident in any aircraft that they are required to fly in for business purposes, whether it be a departmental aircraft or . . .

Mr. Corbin: . . . chartered or line transport. Okay.

Clause 3 agreed to

On Clause 4

Mr. McRae: Mr. Chairman, have we gone through the whole of Clause 3, all the clauses?

The Chairman: We have just completed Clause 3.

Mr. McRae: Which is on page what?

The Chairman: Page 9.

[Translation]

M. Sinclair: Monsieur le président, il y avait beaucoup d'incertitude en 1977 et le président du Conseil des ports nationaux et moi-même avons pris des mesures cette année-là pour éclaircir la situation des employés et leur offrir plus de sécurité. Mais rien n'a été fait à ce moment-là qui soit illégal. Il s'agissait plutôt d'apaiser les inquiétudes des employés qui se préoccupaient de la protection de leurs avantages pour la période précédant l'adoption de ce projet de loi. Nous ne pouvions pas laisser ces employés vivre dans l'incertitude pendant aussi longtemps.

En ce qui concerne la dernière partie de la question de M. Forrestall, j'aimerais lui rappeler que le Conseil des ports nationaux continue d'exister. C'est seulement le nom qui change ainsi que certaines structures, mais les employés continuent de travailler pour le même employeur. Ils ne sont pas transférés d'une société à une autre. Il y a vers la fin de ce projet de loi des dispositions de transition qui disent bien clairement qu'un employé qui travaille pour une administration portuaire locale conserve tous ses avantages et la protection dont il bénéficie en tant qu'employé de la Société canadienne des ports.

M. Forrestall: Je ne m'oppose pas du tout à cela, mais . . . En fait, j'ai une question à poser qui concerne l'article suivant et j'attendrai donc que nous y soyons.

Le président: Monsieur Sinclair, ai-je bien compris la manière dont s'applique la Loi sur l'aéronautique dans le cas des employés qui ont des accidents en cours de vols effectués dans l'exercice de leurs fonctions?

M. Sinclair: Oui.

Le président: Merci. M. Corbin.

M. Corbin: C'est exactement la question que j'allais soulever et j'aimerais un peu plus de détails. Est-ce que cette loi s'applique à tout genre d'avion sans égard à qui il appartient ou est-elle plus précise?

Le président: M. Sinclair.

M. Sinclair: Je pense qu'il s'agit de tout accident de tout avion qu'un employé est tenu de piloter dans l'exercice de ses fonctions, qu'il s'agisse d'un avion du ministère ou . . .

M. Corbin: . . . un avion nolisé ou un transporteur d'une ligne aérienne. D'accord.

L'article 3 est adopté.

L'article 4.

M. McRae: Monsieur le président, avons-nous examiné tout l'article 3, toutes les dispositions?

Le président: Nous venons de terminer notre étude de l'article 3.

M. McRae: A quelle page se trouve-t-il?

Le président: A la page 9.

[Texte]

Mr. McRae: Okay. I wanted to ask a question because I thought we were . . .

The Chairman: It is a little late. We just carried Clause 3.

Mr. McRae: Yes, I realize that but I thought it was another . . . it is complicated and I just wanted to ask a question about these regional boards which . . .

The Chairman: That is in Clause 2 and it is stood and we will be coming back to it.

Mr. McRae: All right. I am having difficulty understanding the numbering system, I guess, that is . . .

The Chairman: So is everybody else, Mr. McRae, so do not feel lonely. I shall now call Clause 4.

Mrs. Mitchell.

Mrs. Mitchell: Yes, just a point on Clause 4 I would like to ask Mr. Sinclair on the question of the harbours police. I am wondering if you could explain what the training of the police is and to whom they are accountable. I raise this question because I have had in my constituency frequent complaints from both community people and also from workers on the docks that there really is quite frequent harassment. I think that is the word I have to use. People often are assumed to be guilty of pilfering and so on until proven innocent, and sometimes I wonder what can be done about this and what kind of appeals and safeguards there might be, and to what degree also the harbours police are trained in conjunction and coordinated with municipal police.

The Chairman: Mr. Sinclair.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, the National Harbours Board police force has been in existence for some considerable period of time. They recruit constables from all sources, existing police forces, whether they be municipal, provincial or the RCMP. They are given training, primarily in conjunction with RCMP training exercises. They are accountable to the director of the security force in Ottawa; it is not a force that is decentralized, per se. The accountability and the reporting relationship are highly centralized.

This is an apparent anomaly in view of the direction we are going with this bill, but in the past the subject of policing has been a very delicate one, federally and provincially, and the compromise that was reached with the provinces and which all the provinces have accepted is that the status quo, namely the centralized police force which the provinces do not want to see repeated but which they presently recognize, would be continued in exactly the same form as in the past.

• 1130

I suppose any police force today is subject to the kind of complaint you bring up, and I guess the only solution or remedy I could offer you is to bring it to the attention of Mr.

[Traduction]

M. McRae: Très bien. J'aimerais poser une question, car je pensais que nous étions . . .

Le président: Vous êtes un peu en retard. Nous venons d'adopter l'article 3.

M. McRae: Je comprends bien cela, mais je pensais qu'il s'agissait d'un autre . . . C'est une question assez compliquée qui concerne ces conseils régionaux qui . . .

Le président: Cette disposition se trouve à l'article 2 qui a été réservé et auquel nous reviendrons plus tard.

M. McRae: Très bien. Je comprends assez mal le système de quotation, et je suppose qu'il s'agit . . .

Le président: Tout le monde a le même problème, monsieur McRae. Vous n'êtes pas le seul. Nous passons maintenant à l'article 4.

M^{me} Mitchell.

Mme Mitchell: J'aimerais poser une question à M. Sinclair au sujet des services de police portuaire. J'aimerais que vous m'expliquez un peu comment ils sont formés et de qui ils relèvent. Je vous pose cette question car je reçois assez souvent des plaintes de mes électeurs, tant des membres de la collectivité que des employés des ports au sujet du harcèlement assez fréquent. C'est le mot qui convient. Il arrive souvent que certaines personnes sont présumées coupables de vol jusqu'à ce qu'elles ne réussissent à prouver leur innocence et je me demande ce que l'on pourrait faire pour régler ce problème. J'aimerais savoir quelles sont les procédures d'appel et les sauvegardes prévues pour ce genre de cas et dans quelle mesure les agents de police des ports reçoivent une formation parallèle à celle des agents de police municipaux et ont une action coordonnée avec la leur.

Le président: M. Sinclair.

M. Sinclair: Monsieur le président, les services de police du Conseil des ports nationaux existent depuis assez longtemps déjà. Les agents sont recrutés de plusieurs sources, ils viennent des forces de polices existantes, qu'elles soient municipales, provinciales ou fédérales dans le cas de la GRC. Ils reçoivent une formation en relation avec la GRC. Ils relèvent du directeur des services de sécurité à Ottawa. Ce service n'est donc pas décentralisé en soi. La hiérarchie est très centralisée eu égard à la responsabilité.

Cela peut sembler une anomalie compte tenu de l'orientation que nous proposons dans ce projet de loi. Mais la question des forces de polices a souvent été une question très délicate, à l'échelle fédérale comme à l'échelle provinciale et nous avons effectué un compromis avec les provinces. Toutes les provinces ont accepté le statu quo, c'est-à-dire qu'il a été convenu que nous allions conserver notre force de police centralisée. Les provinces ne voudraient pas que ce genre de police se multiplie, mais elles la reconnaissent cependant dans sa forme actuelle.

De nos jours, je suppose que toute force policière fait l'objet de ce genre de grief; la seule solution consiste à soulever la question à l'attention de M. Donald Cassidy, directeur général

[Text]

Donald Cassidy, who is the Director General, Police and Security at NHB headquarters in Ottawa. I know he would be very happy to look into any particular complaint you have.

Mrs. Mitchell: I just wonder again, if we are talking about decentralization, if this in the future would not create some administrative problems for the port manager, who has really no—there would be no appeal through the port manager or through the local port board. It would seem a little in opposition to the trend we are proposing in this bill—either that, or the other question is why could the RCMP not be the force that would be used on the waterfront?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, if I may respond to that, the present practices have been in place for a number of years. They are well understood by all those who have to operate the system. The centralization of the police force is not an issue that causes the port general managers any particular problem. As I said, the provinces desire that it should be done this way, so we said, all right, perhaps they have a good point and police matters may perhaps be better centralized.

On your last point, on having the RCMP on the docks, that alternative has been looked into. However, there were violent objections from the International Longshoremen's Association to the presence of the RCMP.

Mrs. Mitchell: They do not want any horses around, I guess.

Mr. Sinclair: I have no comment to make on that, except that the longshoremen's position was quite clear and explicit. Nor was the RCMP particularly interested in taking on that kind of responsibility.

So by a long process of discussion and consultation what has been arrived at is that the status quo is probably the solution that best satisfies the parties concerned. So we have left it that way.

The Chairman: Thank you.

Mr. McRae.

Mr. McRae: I think Mr. Sinclair has answered my question; to some extent, anyway. As he is well aware, Mr. Chairman, we have had a great airing of this problem in Thunder Bay. I am never sure when I am dealing with this bill, since we are only dealing marginally with harbour commissions, although it is related to the bill—but I am not satisfied that the harbour commission or the ports, if I use Thunder Bay as an example, have sufficient police power. We have played around with this in Thunder Bay. We have had a police force and taken it away. I am convinced we have not nearly the protection, at twice the cost, the way the situation is right now.

I have some worries about this proposed section, over whether or not there are ways the harbour itself, being a federal jurisdiction, should have more of its own policing powers in a given commission.

[Translation]

de la police et de la sécurité, au bureau du Conseil des ports nationaux à Ottawa. Il se fera un plaisir d'étudier toute plainte que vous avez à nous formuler.

Mme Mitchell: Puisqu'il s'agit de décentralisation, je me demande si cela ne pourrait pas créer des problèmes d'ordre administratif pour celui qui gère le port, car on ne pourrait pas faire appel par l'intermédiaire de l'administrateur du port ou du conseil de port local. Cela semblerait aller à l'encontre de la tendance que nous proposons dans ce projet de loi. Par ailleurs, pourquoi la GRC ne serait-elle pas chargée des quais?

M. Sinclair: Monsieur le président, permettez-moi de répondre. Les procédures actuelles sont en vigueur depuis bon nombre d'années. Ceux qui doivent les appliquer les comprennent très bien. La centralisation des forces policières ne pose pas de problèmes particuliers aux administrateurs généraux des ports. Comme je l'ai dit précédemment, les provinces veulent qu'il en soit ainsi; nous nous sommes dits d'accord, car elles ont peut-être raison et ce serait peut-être un moyen de mieux centraliser les activités policières.

Quant à votre dernière question, la présence de la GRC sur les quais, nous avons étudié cette autre possibilité. Toutefois, l'association internationale des débardeurs a exprimé de vives objections à la présence de la GRC.

Mme Mitchell: On ne veut pas voir de montures, je suppose.

M. Sinclair: Je ne sais pas, mais la position des débardeurs était très claire et très explicite. D'autre part, la GRC ne s'est pas montrée particulièrement intéressée à ce genre de responsabilités.

Par conséquent, une longue série de discussions et de consultations nous ont amenés à croire que le statu quo est probablement la meilleure solution pour toutes les parties visées. Par conséquent, nous n'avons rien changé.

Le président: Merci.

Monsieur McRae.

M. McRae: M. Sinclair a répondu à ma question dans une certaine mesure. Comme il le sait, monsieur le président, nous avons beaucoup entendu parler de ce problème à Thunder Bay. Je ne suis pas sûr si la question intéresse directement le projet de loi, car nous ne parlons qu'incidemment de commissions de ports, même s'il en est question dans le projet de loi, mais pour ma part, je ne crois pas que la Commission des ports ou les ports proprement dit, ont une protection policière suffisante, si l'on en croit ce qui se passe à Thunder Bay. Nous y avons discuté de la question. Thunder Bay avait une force policière et on l'a supprimée. Dans le contexte actuel, je suis convaincu que nous n'avons pas du tout la même protection à un prix qui est le double.

J'éprouve certaines réserves au sujet de cet article; je me demande s'il n'y aurait pas moyen de donner aux ports proprement dits, des pouvoirs de police, puisqu'ils relèvent de la compétence fédérale.

[*Texte*]

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, as Mr. McRae knows, the harbour commission world has been moving away from harbour police forces, I think mainly because of the fact that a police force, in our opinion, is only really necessary when you are handling general cargo or containerized cargo. If you are handling bulk commodities such as coal, theft and pilferage are not a major problem. It was felt that only in areas where we have a requirement for a police force in the form of goods that are susceptible to theft, or where there might be infiltration of illicit materials—those would be the places where we would have police forces.

Not all the NHB ports have police forces. Several of them do not. So I think we are not desirous of getting into police forces or security forces just for the sake of having them. If there is a definite security requirement, then yes. The Thunder Bay Harbour Commission, along with a couple of other harbour commissions, a couple of years ago analyzed their own particular circumstance and came to the conclusion that they no longer required a port security force and took the decision that they would reduce their costs by the amount of the security force and accept the municipal forces as providing the necessary security for their property in the light of what they saw their requirements to be.

• 1135

Mr. McRae: Well, Mr. Chairman, it seems to me that there are more things involved in this than security, and what happened in Thunder Bay—and I think is what could happen in other places—is simply that you dissipated this thing and you spread the thing around the local police, and then you brought the coast guard in to provide protection in the harbour. It seems to me that overall the cost is a great deal higher. There is not the kind of protection because the civic police do not have sufficient equipment; they do not have proper boats. They are not a harbour oriented type of police force. Also, the RCMP took their boat away, so there is nothing really there, and the kind of safety things that a harbour commission is responsible for, these are the kind of things that disappear. So I am not at all satisfied that we have seen the end of this particular problem. I do not think it has been rationalized well.

The Chairman: Would you care to comment, Mr. Sinclair?

Mr. Sinclair: I have understood Mr. McRae's position on this issue for some time.

The Chairman: Thank you. Mr. Cook.

Mr. Cook: A couple of questions dealing with the section. Correct me if I am wrong, but in my reading of it, Mr. Sinclair, the peace officer, as defined by the Criminal Code, that the judge appoints for the National Harbours Board or the Canadian Ports Corporation, has power only in relationship to the port. Is that correct?

Mr. Sinclair: Yes, sir, that is correct.

Mr. Cook: Only in relationship to the port and within 25 miles of the port, providing he is in rapid pursuit of somebody

[*Traduction*]

M. Sinclair: Monsieur le président, M. McRae sait que le monde des commissions de ports a tendance à repousser l'idée de forces policières de ports, principalement parce qu'une force policière n'est nécessaire que lorsqu'il s'agit de manutention de cargaisons générales ou en conteneurs. S'il s'agit de cargaisons en vrac, de charbon, par exemple, le vol ou le chapardage ne constitue pas un problème majeur. On a cru bon d'exiger une force policière seulement lorsqu'il s'agit de marchandises susceptibles d'être volées ou lorsqu'il y a une possibilité d'entrer des matières illicites.

Tous les ports qui relèvent du Conseil des ports nationaux ne possèdent pas de forces policières. Plusieurs d'entre eux n'en ont pas. Nous ne souhaitons pas mettre sur pied des forces policières ou sécuritaires s'il n'y a pas de bonnes raisons de le faire. Si des raisons de sécurité valables exigent une force policière, d'accord. Il y a deux ans, la Commission du port de Thunder Bay et d'autres commissions de port ont étudié leur propre situation; elles ont conclu qu'elles n'avaient plus besoin de force de sécurité, qu'elles pourraient réduire leurs dépenses en conséquence en acceptant les forces municipales qui suffiraient à assurer la sécurité nécessaire.

M. McRae: Eh bien, monsieur le président, il me semble qu'il ne s'agit pas uniquement de sécurité ou de la situation à Thunder Bay; la situation pourrait se reproduire ailleurs. La question a été rendue publique, la force policière locale en a eu vent et on a demandé à la garde côtière d'assurer la protection du port. Dans l'ensemble, les coûts me semblent nettement supérieurs. La protection n'est pas suffisante, car la police municipale n'a pas l'équipement nécessaire; elle n'a pas les bateaux qu'il faut. Il ne s'agit pas d'une force policière formée pour la protection des ports. D'autre part, la GRC a repris son bateau; on ne dispose donc d'aucun équipement et le matériel dont est chargée la Commission de ports peut disparaître. Je ne suis donc pas convaincu que ce problème soit réglé. Nous ne l'avons pas étudié à fond, à mon avis.

Le président: Monsieur Sinclair, vous voulez faire un commentaire?

M. Sinclair: Je connais la position de M. McRae depuis quelque temps.

Le président: Merci, Monsieur Cook.

M. Cook: Je poserai deux questions sur l'article. Si je comprends bien, monsieur Sinclair, aux termes du Code criminel, l'agent de la paix nommé par le juge pour travailler pour le compte du Conseil des ports Nationaux ou de la Société canadienne des ports ne peut intervenir que lorsqu'il s'agit de questions relevant des ports. Ai-je raison?

M. Sinclair: Oui, monsieur, c'est exact.

M. Cook: Sa compétence ne s'étend que sur le territoire du port et dans un rayon de 25 milles autour du port, à condition

[Text]

stealing a television set or something. On the basis of 26 miles, I wonder if the rapid pursuit provision would hold up. That really was not my question. I see nothing in here—correct me if I am wrong—that says that the act denies the right of a province, or denies the right of a local port corporation, or the Canadian Ports Corporation, to, in some future year down the road, decide that perhaps they would prefer to have either municipal police or the RCMP under a provincial agreement, or something, to take over the responsibility. I am not suggesting that is going to happen, but there is nothing in here that denies that potentiality. Is there?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, no, there is nothing that denies that potentiality. As a matter of fact, in the public harbours area, we have just that sort of arrangement in many of the public harbours; either a municipal police force, a provincial police force, or the RCMP will provide a security service.

Mr. Cook: There is one thing, sir, that is really not quite clear to me. Does National Harbours Board police officer have the right to enforce provincial laws and the federal Criminal Code in relationship to other matters that perhaps might not have anything to do with the port? A specific example, I suppose, might make it easier: If I am driving across Second Narrows Bridge in excess of the speed limit and pass a National Harbours Board police car, does the National Harbours Board policeman have the right to enforce the speed limit as set by the Department of Highways of the Province of British Columbia?

The Chairman: Mr. Sinclair.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, I do not believe so, but if you wish I could check with the director of the police force within the NHB to be sure, but I do not believe so. I think he exercises his powers entirely within the port area on port property.

Mr. Cook: And only in relationship to the port? That would mean if an assault took place between two longshoremen just off of the property of the National Harbours Board, the National Harbours Board police would not have jurisdiction to do anything that an ordinary citizen could not do. Is that correct?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, I am not sure of the answer to that. I would want to consult with the director of the police force to provide me with that information.

• 1140

Mr. Cook: Mr. Sinclair, I would appreciate answers to those questions, because if it is as you say, I would be very tempted to want this amended so that the National Harbours Board police force—they are peace officers—would have a little broader jurisdiction off the port property, because after all a peace officer is a peace officer is a peace officer. His main responsibility may be in regard to the port, but surely, particularly in large ports, where he is driving on and off the property on occasion, where there are incidents that take place off the property of the National Harbours Board, of which he would

[Translation]

qu'il talonne quelqu'un qui a volé un téléviseur, par exemple. Dans un rayon de 26 milles, je me demande si la police serait autorisée à intervenir, mais la question n'est pas là. Si je ne m'abuse, aucune disposition de la loi n'empêche une province, une société de port local ou la Société canadienne des ports à conclure une entente avec la police municipale ou la GRC aux termes de laquelle elles leur demanderaient d'intervenir, si elles le jugeaient nécessaire. Je ne dis pas que cela se produira, mais aucune disposition de la loi ne les empêcherait de le faire. Est-ce exact?

M. Sinclair: Monsieur le président, aucune disposition ne les empêcherait de le faire. Au fait, dans le domaine des ports publics, on a conclu des ententes de ce genre soit avec une force policière municipale ou provinciale, soit avec la GRC que l'on a chargée de la sécurité.

M. Cook: Il est une chose que je ne comprends pas très bien. Le policier de la Société canadienne des ports a-t-il le droit de faire respecter les lois provinciales et le Code criminel lorsqu'il s'agit de questions qui ne relèvent pas directement des ports? Je vous donne un exemple pour qu'il soit plus facile de répondre. Je suis en voiture et je traverse le pont *Second Narrows* en dépassant la limite de vitesse; je double une voiture de la police de la Société canadienne des ports; le policier de la Société canadienne des ports est-il autorisé à me faire respecter la limite de vitesse établie par le ministère de la Voirie de la Colombie-Britannique?

Le président: Monsieur Sinclair.

M. Sinclair: Monsieur le président, je ne crois pas; mais si vous le voulez, je pourrais contrôler en m'adressant au directeur de la police du Conseil des ports nationaux, mais je ne peux pas répondre avec certitude. Je ne le crois pas. Il me semble qu'il est autorisé à intervenir uniquement dans les limites du port.

M. Cook: Et uniquement lorsqu'il s'agit de questions qui relèvent des ports? Dans ce cas, si un débardeur se livrait à des voies de fait sur un autre débardeur hors des limites de la propriété du Conseil des ports nationaux, la police du Conseil des ports nationaux n'aurait pas plus de pouvoirs qu'un simple citoyen? Est-ce exact?

M. Sinclair: Monsieur le président, je ne connais pas la réponse. Je voudrais consulter le directeur de la force policière pour obtenir ces renseignements.

M. Cook: Monsieur Sinclair, j'aimerais recevoir une réponse à ces questions, car si la situation est telle que vous l'avez décrite, je serais tenté de faire modifier cette disposition pour donner à la force policière du Conseil des ports nationaux des pouvoirs un peu plus larges hors de la propriété du port, car, finalement, un agent de la paix demeure un agent de la paix. Il peut être principalement responsable du port, mais lorsqu'il s'agit d'un port important, il devrait pouvoir accomplir les tâches d'un agent de la paix responsable, car en se rendant au port en question ou en en revenant, il peut se rendre compte

[Texte]

be close to and aware, he should have that power, would you not agree, to carry out the duties of a responsible police officer?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, I cannot be sure of my answers at this point. I would like to consult with the director of the police group in the National Harbours Board and come back to Mr. Cook on this question.

Mr. Cook: Thank you, sir.

Mr. Forrestall: Perhaps Mr. Sinclair might provide us then with a definition of a peace officer and the various provincial definitions of police constables. There is a difference between peace officers and police officers. It raises the whole question of pursuit. There is no question about pursuit.

The Chairman: Mrs. Mitchell.

Mrs. Mitchell: I think the point related to that, Mr. Chairman, is the whole area of dangerous goods and emergency measures. It relates to Mr. Cook's point, I think, where there was at one time an overturn of a railway car with some very dangerous chemicals in my riding right adjacent to the port. No one seemed to know who was in charge and who had the authority to tell people to move out of that area, and eventually I think it was the Harbours Board police that gave them that direction. But in effect under this definition, it was not within their jurisdiction. So, where there are a multimodal forms of transportation around the port and dangerous goods are involved, I think it is particularly important to have this clarified.

The Chairman: Mr. Deniger.

Mr. Deniger: Just to clarify Clause 4. Is the only change the substitution of the word "board" by the words "corporation" or "local port authority" from the previous act?

Mr. Sinclair: I believe so.

Mr. Deniger: Thank you.

Mr. Cook: I just wanted to reverse the question as well, Mr. Sinclair. I presume the RCMP and the municipal police have full authority on National Harbours Board property and land in pursuit of their regular duties in fighting crime. Is that correct, or do they have any authority at all?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, I believe that is correct.

Mr. Cook: They do have the authority.

Mr. Sinclair: Yes.

Mr. Cook: Thank you.

The Chairman: In view of the fact that Mr. Sinclair has undertaken to provide answers to some questions with regard to the authority of the harbours police, is it the wish of the committee then to stand Clause 4?

Mr. Deniger: Why do we not carry it? The only change is the word "board" by the word "port". Never mind, we will stand it.

[Traduction]

d'incidents qui se produisent ailleurs que sur le terrain du Conseil des ports nationaux.

M. Sinclair: Monsieur le président, je ne peux pas répondre avec certitude en ce moment, j'aimerais qu'on me permette de consulter le directeur chargé de la police au Conseil des ports nationaux; je répondrai à M. Cook à une date ultérieure.

M. Cook: Merci, monsieur.

M. Forrestall: M. Sinclair pourrait nous donner une définition d'un agent de la paix et les diverses définitions d'agent de police, selon la province. Il existe une différence entre un agent de la paix et un agent de la police. Cela pose la question de la poursuite. Mais il n'est pas question de se mettre aux trousses de quelqu'un.

Le président: Madame Mitchell.

Mme Mitchell: Monsieur le président, il faut également tenir compte des marchandises dangereuses et des mesures d'urgence. La question reprend un point soulevé par M. Cook; dans ma circonscription, un wagon de chemin de fer a été renversé; il contenait des marchandises très dangereuses et se trouvait tout près du port. Personne ne semblait savoir qui était responsable et qui avait la responsabilité de demander aux gens d'évacuer la région; au bout du compte, je crois que la police du Conseil des ports nationaux a demandé aux gens de s'éloigner. Toutefois, selon cette définition, elle n'était pas autorisée à le faire. Par conséquent, lorsqu'il s'agit de formes multimodales de transport dans la région du port et lorsqu'il s'agit de marchandises dangereuses, la situation devrait être claire.

Le président: Monsieur Deniger.

M. Deniger: Une précision au sujet de l'article 4. L'amendement consiste-t-il uniquement à changer le mot «conseil» par le mot «société» ou «administration de port locale»?

M. Sinclair: Il me semble que oui.

M. Deniger: Merci.

M. Cook: Je voulais renverser la question, monsieur Sinclair. Je suppose que la GRC et la police municipale ont plein pouvoir sur les biens de la propriété du Conseil des ports nationaux dans le cadre de leurs fonctions habituelles consistant à combattre le crime. Est-ce exact? Ont-ils des pouvoirs quelconques?

M. Sinclair: Monsieur le président, je crois que c'est exact.

M. Cook: La police a ces pouvoirs.

M. Sinclair: Oui.

M. Cook: Merci.

Le président: Puisque M. Sinclair s'est engagé à donner des réponses à des questions soulevées au sujet des pouvoirs de la police du Conseil des ports nationaux, les membres du Comité veulent-ils réserver l'article 4?

M. Deniger: Pourquoi ne pas l'adopter? Le seul amendement consiste à remplacer le mot «conseil» par le mot «port». Laissez faire, qu'on le réserve.

[Text]

Mr. Forrestall: I have been somewhat concerned about . . . I am happier with what we have here than what we had attempted to do before.

Mr. Deniger: It is the same thing, Mike.

Clause 4 allowed to stand.

On Clause 5

The Chairman: Are there any questions? Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Actually Clause 5, Mr. Chairman, is simply a clause repealing Section 6 and substituting therefor the following.

I wanted to under proposed Section 6.(1) make a comment, and perhaps the administrator might respond. We had expressed concern with respect to petitions as to whether or not the process was sufficient to satisfy local involvement. I think it would go a long way toward serving good community relations if, in fact, there was a way in the bill for a local municipality to petition for corporate status, and I wonder if the administrator could comment on that.

The Chairman: Mr. Sinclair.

• 1145

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, there is no prohibition on a municipality making representations either for or against the establishment of the local corporation. But in terms of specific language in the legislation I would refer Mr. Forrestall back to page 3, Clause 2, regarding the proposed Section 3(2)(b) where it says in lines 33 to 37, as follows:

. . . provinces and municipalities that are adjacent to the ports are consulted on matters of significance to the operation and planning of the port; . . .

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, the proposed act spells that out because the corporation would be established on petition by the corporation. I am aware of that. My concern is that the municipality or municipalities might evidence interest in the establishment of the local port corporation. While there is no prohibition, the bill spells out in Clause 5 regarding the act, as follows:

6.1(1) The Corporation may, in such form and manner as the Minister may prescribe, petition him for the establishment of a corporation under section 6.2 at any non-corporate port if, . . .

and it carries on.

It leaves the impression I am sure that, though the municipalities themselves may not petition for the establishment of a local port corporation, rather they would have to follow, perhaps, the political route if you will, to bring pressure to bear on the minister, and to bring pressure to bear in turn on the corporation to, in turn, petition for the establishment of a local port corporation. It would seem to me that it establishes much more clearly the role that we want to see the municipalities play in our ports if in fact the corporation was not the only

[Translation]

M. Forrestall: J'ai certaines réserves . . . Il me semble que le libellé actuel est plus heureux que celui que nous proposons auparavant.

M. Deniger: C'est la même chose, Mike.

L'article 4 est réservé.

L'article 5

Le président: Y a-t-il des questions? Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: A vrai dire, monsieur le président, l'article 5 ne fait qu'abroger l'article 6 et le remplacer par ce qui suit.

Je voulais faire une observation au sujet du paragraphe 1 de l'article 6 et demander la réaction de l'administration. On se demandait si les demandes au ministre suffiraient à encourager la participation locale. Il me semble que cela favoriserait beaucoup les bonnes relations avec la communauté si le projet de loi permettait à une municipalité locale de demander la constitution d'une société; peut-on avoir la réaction de l'administrateur à ce sujet?

Le président: Monsieur Sinclair.

M. Sinclair: Monsieur le président, rien n'empêche à une municipalité de se prononcer pour ou contre la constitution d'une société de port local. J'invite M. Forrestall à relire le libellé du projet de loi, les lignes 38 à 42 de l'alinéa b) du paragraphe (2) à la page (3):

. . . ainsi que les provinces et les municipalités qui y sont adjacentes soient consultées sur les questions liées à la planification et à l'exploitation de ceux-ci;

M. Forrestall: Monsieur le président, le projet de loi le précise, car la société serait créée sur demande. Je le sais très bien. Je me préoccupe du fait que la municipalité ou les municipalités peuvent manifester un intérêt dans la constitution d'une société de port local. Le projet de loi ne l'empêche pas de le faire, mais l'article 5 précise:

6.1(1) La société peut demander au ministre, en la forme et de la façon qu'il indique, la constitution d'une société de port locale en vertu de l'article 6.2 à l'égard d'un port non-constitué si . . .

et il précise les conditions.

Cela donne l'impression que, même si les municipalités proprement dites ne demandent pas la constitution d'une société de port locale elles devraient suivre la filière politique, si vous me permettez l'expression, et exercer des pressions sur le ministre qui exercerait à son tour des pressions sur la société pour qu'elle demande d'être constituée en société de port locale. Il me semble que cela précise beaucoup plus clairement le rôle que nous souhaiterions voir nos municipalités jouer dans notre système des ports si la société n'était pas le seul orga-

[Texte]

body spelled out in the bill which might petition the minister for the establishment of an LPC.

I have no amendment to make to it, but it seems to me that via the corporation, itself, should not be the only process.

The Chairman: Mr. Sinclair.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, it was not the intent that the corporation would be the only originating body; it was the intent that the corporation would be the final focusing body, to initiate the formal action for a local corporation to be formed. In the same section which Mr. Forrestall refers to under Clause 5 and proposed subsection 6.1(1)(b) it restates the requirement where there is a "... demonstrated local interest ...". I would again refer him back to page 3 that provides for the provinces and municipalities to be consulted. Both those work together, I think, to satisfy the point that Mr. Forrestall is making.

Mr. Forrestall: Could I then ask rhetorically before I do it, because I then in that circumstance would, in fact, propose an amendment to Clause 5 and proposed Section 6.1, whether or not it is procedurally acceptable to simply add after the word "Corporation" in line 41, page 10, the words "and local municipalities" and then continue with:

... may, in such form and manner as the Minister may prescribe, petition him for ...

The Chairman: Mr. Sinclair, do you want to comment on that. I see a difficulty with it.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, what do we do if we have to obtain the opinions or the agreement of many municipalities, and some object and others are strongly in favour? I think an amendment of that kind would place us in a very awkward position.

Mr. Forrestall: That is a good explanation. I was just wondering whether it would happen.

The Chairman: I wonder, Mr. Forrestall, if that kind of amendment would not also have the potential of putting a municipality and a local corporation at odds, where the municipality might petition the minister against the wishes of the corporation.

• 1150

Mr. Forrestall: Well, this would not happen there. It would only happen where there was not a local port corporation. In fact, the municipality decided in its wisdom, that there was a sufficient level of experience and activity to warrant moving to a local port corporation. I accept the administrator's explanation. It is a deficiency, from my point of view, that I am trying to serve the promotion of good relationships between the municipalities and the local port corporation or, where there are not local port corporations, non-corporate ports, so that good relationships and good processes are able to continue. However, I accept the administrator's comments.

The Chairman: Mr. Siddon.

[Traduction]

nisme cité dans le projet de loi qui pourrait demander au ministre la constitution d'une société de port locale.

Je n'ai aucun amendement à proposer, mais il me semble que la société devrait être la seule à le faire.

Le président: Monsieur Sinclair.

M. Sinclair: Monsieur le président, l'intention n'était pas de préciser que seule la société pourrait présenter une demande; on voulait que la société soit, en définitive, l'organisme qui prendrait des mesures officielles en vue de la constitution d'une société. L'article cité par M. Forrestall et l'article 6.1(1)(b) précisent une condition: «si des éléments locaux désirent participer...». Je lui signale qu'à la page 3, il est prévu de consulter les provinces et les municipalités. Ces deux dispositions devraient répondre à la question soulevée par M. Forrestall.

M. Forrestall: Avant de le faire officiellement, car il faudrait proposer un amendement à l'article 5 et à l'article 6.1, puis-je vous demander s'il ne serait pas acceptable d'ajouter simplement à la suite du mot «sociétés» à la ligne 44 de la page 10, les mots «et les municipalités locales», et de laisser, par la suite, ce qui suit:

... peuvent demander au ministre, en la forme et de la façon qu'il indique, ...

Le président: Monsieur Sinclair, voulez-vous faire un commentaire? J'y vois un inconvénient.

M. Sinclair: Monsieur le président, que faire s'il faut obtenir les opinions ou l'accord de plusieurs municipalités et si certaines s'opposent à la constitution d'une société et d'autres sont tout à fait d'accord? Je crois qu'un amendement de ce genre nous mettrait dans une situation très délicate.

M. Forrestall: C'est une bonne explication. Je me demandais si cela pouvait se produire.

Le président: Monsieur Forrestall, je me demande si ce genre d'amendement ne pourrait pas éventuellement opposer une municipalité et une société locale dans le cas où la municipalité voudrait demander au ministre de constituer une société de port locale contre les vœux de la population.

M. Forrestall: Eh bien, cela ne pourrait pas se produire dans ce cas-là. La situation ne pourrait survenir que dans le cas où il n'existerait pas de société de port local. En fait, la municipalité décide que le niveau d'expérience et d'activité justifie la constitution d'une société de port locale. J'accepte l'explication de l'administrateur. C'est une lacune, à mon avis. Je tente de promouvoir les bonnes relations entre les municipalités et les sociétés de port local lorsqu'il n'existe pas de société de port local ou lorsqu'il s'agit de port non constitué pour assurer le maintien des bonnes relations et des bonnes procédures. Toutefois, j'accepte l'explication de l'administrateur.

Le président: Monsieur Siddon.

[Text]

Mr. Siddon: Mr. Chairman, just to perhaps clarify the question that Mr. Forrestall has raised, it would seem to me completely in order for any municipality or city, which had a port facility, to incorporate that under the provincial registrar of companies, under the provincial legislation. But if they chose to operate within the confines of this legislation and under the jurisdiction of the Canada Ports Corporation, then such an amendment, as Mr. Forrestall is suggesting, would be in order. However, it would have to subvert itself to the provisions of that clause at the top of page 4, which would ultimately grant to the minister, the authority over the corporation and any of its subsidiaries, including a municipally-incorporated port corporation, as he is suggesting. The minister, in the final analysis, would be empowered to issue such directions to the parent corporation, the Canada Ports Corporation, or presumably any subsidiary corporation, as he considers necessary to achieve the objective of the national ports policy.

Is Mr. Forrestall suggesting that municipalities with port facilities, which are presently unincorporated, wanted to operate under the jurisdiction of this legislation? Is that what he envisaged, that the minister would have final authority over the heads of the wishes perhaps of the municipal councils, subsequent to such incorporation? Is that what has been suggested?

The Chairman: I would think not. I will ask Mr. Sinclair to comment, but I think we are mixing a facility over which the Government of Canada has no authority or control. Do you want to comment, Mr. Sinclair?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, anybody is at liberty in this country to set up a private port facility, as long as it is not within the harbour limits of a federal port, so that there is nothing that would prescribe against that kind of thing. I think what we are saying here is, yes, there is a process of consultation and we certainly subscribe to Mr. Forrestall's view with respect to consultation. But the point I was trying to make is that where we deal with ports which have many municipalities, an amendment, such as he was considering, would leave us in a very awkward position.

The Chairman: Yes.

Mr. Forrestall: It was simply to add or to expand the port size. I accept the—

The Chairman: Okay. Further discussion on Clause 5. Mrs. Mitchell.

Mrs. Mitchell: Yes, Mr. Chairman, we also had an amendment to Clause 5 by deleting lines 7 and 8 on page 11, which is really the same point we made earlier about financial self-sufficiency, and I would like to put that, please.

I move that Bill C-92 be amended in Clause 5 by deleting lines 7 and 8 at page 11.

[Translation]

M. Siddon: Monsieur le président, j'aimerais apporter une précision à la question soulevée par M. Forrestall; il me semble qu'il serait tout à fait dans l'ordre, si une municipalité ou une ville a des installations portuaires, de l'inscrire dans le registre provincial des sociétés, aux termes de la loi provinciale. Mais si la municipalité ou la ville choisissait d'exploiter ces installations aux termes de cette loi et sous la direction de la Société canadienne des ports, alors, l'amendement proposé par M. Forrestall serait acceptable. Toutefois, il faudrait se soumettre aux dispositions du haut de la page 4, ce qui placerait sous l'autorité du ministre la société et toutes ses filiales, y compris la société portuaire d'une municipalité, constituée en société. Au bout du compte, le ministre pourrait émettre des directives à la société mère, la Société canadienne des ports, ou, à la société filiale, s'il juge qu'il y va de l'intérêt de la politique des ports nationaux.

M. Forrestall propose-t-il que les municipalités qui exploitent un port non constitué en société soient visées par cette loi? Prévoyait-il que finalement le ministre serait responsable de la société, à la suite de sa constitution, même si les conseils municipaux n'étaient pas d'accord? Est-ce ce qu'il entend?

Le président: Il me semble que non. J'avais demandé à M. Sinclair de préciser, mais il me semble qu'il y a confusion entre une installation sur laquelle le Gouvernement du Canada n'a aucune autorité et celle sur laquelle il n'a aucun contrôle. Monsieur Sinclair, voulez-vous offrir des précisions?

M. Sinclair: Monsieur le président, dans ce pays, tout le monde est libre de construire une installation portuaire privée, du moment qu'elle ne se trouve pas dans les limites d'un port fédéral; par conséquent, rien ne pourrait empêcher quelqu'un de construire un port. Nous admettons qu'il existe un processus de consultation et nous partageons certainement les points de vue de M. Forrestall en ce qui a trait à la consultation. Mais lorsqu'il s'agit de ports qui relèvent de plusieurs municipalités, un amendement comme celui qu'il proposait nous placerait dans une situation très délicate.

Le président: Oui.

M. Forrestall: Je voulais tout simplement ajouter quelque chose ou en dire davantage sur l'importance du port. J'accepte...

Le président: Très bien. D'autres commentaires sur l'article 5? Madame Mitchell.

Mme Mitchell: Oui, monsieur le président, nous avons également un amendement à proposer à l'article 5; nous voulons supprimer les lignes 7, 8 et 9 à la page 11; il s'agit en réalité des mêmes explications que nous avons données précédemment au sujet de l'autonomie financière. Voilà ce que je veux proposer.

Je propose que l'on modifie l'article 5 du Bill C-92 en supprimant les lignes 7, 8 et 9 de la page 11.

[Texte]

The Chairman: It is moved by Mrs. Mitchell that Bill C-92 be amended in Clause 5 by deleting lines 7 and 8 at page 11.

Amendment negated.

Mrs. Mitchell: Well, we are doing better each time, losing by more.

The Chairman: A suspense-laden vote.

• 1155

Clauses 5 and 6 agreed to.

Clause 7 allowed to stand.

Clause 8 agreed to.

On Clause 9.

The Chairman: Is there any discussion on Clause 9? Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Perhaps, Mr. Chairman, the administrator might begin now to enlighten us to the degree that is possible as to whether the estimated cost of the work does not exceed the amount prescribed by bylaw of the corporation. When are we going to have some information with respect to the bylaws of the corporations? We might just as well start asking about it at this point. When will we know the authorized levels in each of the local port corporations and the parent body as well? How will it be arrived at? Is there a formula under consideration? If so, what is that formula? Generally, I would like some explanation as to how we are going to arrive at understanding the amounts that are going to be available, the moneys that are going to be available.

The Chairman: Mr. Sinclair.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, the minister indicated last week that he had discussed this subject with other ministers and had obtained some commitments with respect to contract approvals. By way of introduction, I would like to clarify that I will be talking only about the Canada Ports Corporation in terms of specific limits. But I would also like to indicate that the Canada Ports Corporation can delegate all, or a portion, of the contracting authority to an individual local port corporation.

The minister indicated that, when contracts are the subject of a public competitive tender in which two or more acceptable bids are received, the contract is to be awarded to the lowest bidder when the lowest bidder is a Canadian company, and that there would be a \$10 million contracting award authority that should handle by far the greatest percentage of contract awards.

There are certain circumstances wherein there could be . . . For instance, take the situation whereby there would be two or more bids and the lowest bid is being accepted but it is a foreign company. In that instance the limit would be very much lower, at \$1 million, and I believe it would be subject to the approval of the Minister of Transport.

[Traduction]

Le président: M^{me} Mitchell propose de modifier le Bill C-92 en supprimant les lignes 7, 8 et 9 de l'article 5 à la page 11.

Amendement rejeté.

Mme Mitchell: Eh bien, on fait des progrès; un nombre de plus en plus grand s'oppose à nos amendements.

Le président: Un vote lourd de suspense.

Les articles 5 et 6 sont adoptés.

L'article 7 est réservé.

L'article 8 est adopté.

Article 9.

Le président: Quelqu'un a-t-il quelque chose à dire au sujet de l'article 9. Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: L'administrateur pourrait-il nous dire si les prévisions de dépenses pour ces travaux ne dépassent pas les montants fixés par les règlements de la société. Je pense qu'il est grand temps que nous ayons plus de détails sur ces règlements. Je voudrais notamment savoir quels sont les montants autorisés pour chacune des sociétés des ports locaux, ainsi que pour la société canadienne des ports et selon quelle formule ces montants ont été calculés. Je voudrais que vous nous expliquiez comment ces crédits ont été calculés.

Le président: Monsieur Sinclair.

M. Sinclair: Le ministre a déjà expliqué la semaine dernière qu'il avait discuté de cette question avec ses collègues et que des décisions avaient été arrêtées quant à un certain nombre de contrats. Je tiens à préciser d'emblée que les précisions que je vais vous citer s'appliquent à la Société canadienne des ports, qui est habilitée à déléguer la totalité ou une partie de ses pouvoirs aux sociétés de port local.

Ainsi que le ministre l'a expliqué, lorsque les travaux font l'objet d'appel d'offre publique pour laquelle plusieurs firmes soumissionnent, les travaux doivent être accordés à l'offre la moins chère lorsqu'il s'agit d'une firme canadienne; de plus la société est habilitée à dépenser jusqu'à concurrence de \$10 millions, ce qui devrait suffire pour la plupart des travaux.

Il y a, par contre, certains cas particuliers. Prenons, par exemple, le cas où la soumission la moins chère provient d'une firme étrangère. En pareil cas, le plafond ne dépasserait pas \$1 million et devrait en outre être approuvé par le ministre des Transports.

[Text]

[Translation]

• 1200

I have to be a little hesitant at this point in time because at this moment I have not seen the written decision. But, having listened to the minister, and as a result of the discussions with cabinet colleagues, I believe that the information I am giving is correct. But, as soon as I have the written decision, I would be glad to elaborate further on it.

But there is also provision that, if there is only one acceptable bid and it is a Canadian company and the bid is within 15 per cent—115 per cent or within 15 per cent—of the estimated cost of the contract, there would be an authority for the Canada Ports Corporation to award contracts up to \$5 million, but with the approval of the Minister of Transport. The reason is that it was felt that there should be some ministerial scrutiny when there is only one acceptable bid and that this should not be left entirely in the hands of the corporation.

Similarly, if there were one acceptable bid within 15 per cent of the estimated cost and it were a foreign company, there would only be a power up to \$1 million, and again it would have to have the approval of the Minister of Transport. Finally, if there were two or more acceptable bids, but the lowest bidder were not being accepted, then there would be an approval level of only \$1 million, again subject also to the approval of the Minister of Transport. In other words, it is the delicate situation where you are not taking the lowest bidder. There was a desire on the part of ministers that there should be some ministerial scrutiny of that kind of a contract award.

I think that all those conditions are reasonable in the circumstances and, in fact, would add to the protection of the Canada Ports Corporation and the Local Port Corporation, by reason of an independent scrutiny by the minister if there were any circumstances other than what we would normally expect in a contracting-award situation—namely, two or more competitive tenders, two or more acceptable bids, the lowest bidder being accepted, and it is a Canadian company.

Mr. Forrestall: And what, Mr. Chairman, is the situation where, God forbid, in the absence of action on the part of this government with respect to looking after my bridge piers, somebody runs into a bridge, it falls down, and you need to engage services without any of these benefits? Is that up to \$1 million?

Mr. Sinclair: There is an emergency provision.

Mr. Forrestall: Is there a limit on the emergency provision?

Mr. Sinclair: Yes, there is a limit of \$1 million, where the corporation, in cases of emergency, can enter immediately into contracts up to \$1 million for the containment of the emergency situation.

Mr. Forrestall: Can the Local Port Corporation do that, or is that again the responsibility of the parent corporation?

J'hésite à vous en dire davantage pour l'instant, car je n'ai pas encore consulté la décision écrite à ce sujet. Toutefois compte tenu de ce que le ministre a dit à ce sujet, je pense que ce que j'ai dit est exact. Toutefois je vous donnerai plus de détails à ce sujet dès que j'aurai pu consulter la décision écrite.

Il est prévu par ailleurs qu'au cas où la seule solution acceptable vient d'une firme canadienne et à condition que le prix ne dépasse pas de 15 p.100 les prévisions de coût, la société canadienne des ports serait habilitée à adjudger les travaux jusqu'à concurrence de \$5 millions, avec l'accord du ministre des Transports. On a en effet estimé que lorsqu'une soumission est acceptable, la décision ne devrait pas relever entièrement de la société, le ministère a également son mot à dire.

Si par contre la seule soumission acceptable provient d'une firme étrangère et ne dépasse pas de 15 p.100 les prévisions de coût, la société est habilitée à adjudger les travaux jusqu'à concurrence de \$1 million, après accord du ministre des Transports. Enfin si la soumission la moins chère n'est pas acceptée parmi au moins deux soumissions acceptables, la société pourrait engager un maximum de \$1 million après accord du ministre des Transports. On a en effet estimé préférable de permettre au ministre de trancher lorsqu'on décide de ne pas accepter la soumission la moins chère.

J'estime pour ma part qu'il s'agit-là de conditions raisonnables qui ne pourront que renforcer la position de la société canadienne des ports, ainsi que des sociétés locales, en permettant au ministre d'intervenir dans les cas où les adjudications doivent se faire dans des conditions sortant de l'ordinaire; normalement, bien entendu, il devrait y avoir plusieurs soumissions dont deux au moins soient acceptables, l'affaire étant adjugée au soumissionnaire le moins cher qui est en principe une firme canadienne.

M. Forrestall: Qu'est-ce qui arriverait si un port s'étant écroulé par manque de surveillance, il faut entreprendre des travaux sans passer par toutes ces procédures. Le plafond est-il également fixé à \$1 million?

M. Sinclair: Des dispositions d'urgence sont prévues pour des cas de ce genre.

M. Forrestall: Un plafond a-t-il été fixé pour des cas de ce genre?

M. Sinclair: En cas d'urgence, la société est habilitée à faire effectuer des travaux pour un maximum de \$1 million.

M. Forrestall: Une société de port local peut-elle le faire ou peut-elle s'en référer à la Société canadienne des ports?

[Texte]

Mr. Sinclair: I am talking about an authority of the parent corporation, but the parent corporation can delegate all or a portion of its authorities.

Mr. Forrestall: I doubt that we will ever be finished with this one, but it is away over my head, so I will pass.

The Chairman: Mr. Cook.

Mr. Cook: I have just one question, Mr. Sinclair, for greater clarification. It is proposed that the Canadian Ports Corporation have a spending limit of \$10 million which they may then delegate to other local port corporations. Making this presumption to understand my question perhaps more clearly, if in their benign wisdom the Canadian Ports Corporation were to grant a spending authority of \$8 million to the Port of Vancouver, a spending limit of \$8 million to the Port of Montreal, a spending limit of \$5 million to the Port of Halifax—those totals, of course, exceed the \$10 million that the Canadian Ports Corporation has as a total—may the \$8 million to Vancouver, the \$8 million to Montreal be done at the same time, or is that \$10 million only to be spread among the local ports?

• 1205

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, it is not a cumulative total, it applies to each and every contract individually. To use your example, there would be no problem in the 8-8-5 and 5 to which you referred.

Mr. Cook: Thank you, sir, it was just for clarification.

The Chairman: Mr. Siddon.

Mr. Siddon: Just to establish that what Mr. Sinclair has presented is understood, any purchase up to \$10 million would be acceptable without reference to Treasury Board if open bidding practices were followed and there was more than one competitive bid.

Mr. Sinclair: And if it was a Canadian company and if you were selecting the lowest bidder.

Mr. Siddon: And if you were selecting the lowest bid. If you were not selecting the low bid then the limit would be \$1 million, otherwise approval by Treasury Board would be required. If it were a single Canadian bid, then they could only authorize spending up to \$5 million. If it was a foreign bid, the local port corporation could only authorize spending up to \$1 million, is that correct? That sounds to me to be very usable.

The Chairman: The witness indicates yes.

Mr. Siddon: How assured are we that the bidding practices local port corporations would follow would conform to certain criteria? Would they be the accepted criteria followed by departments of the Government of Canada in terms of giving due notice, in terms of bid differentials, consideration of Canada content, that sort of thing? Will there be any more detail in terms of the bidding practices the corporation would be expected to follow?

[Traduction]

M. Sinclair: En principe la décision appartient à la Société canadienne des ports, laquelle peut toutefois déléguer la totalité ou une partie de ses pouvoirs aux sociétés locales.

M. Forrestall: J'ai beaucoup de mal à me retrouver dans toute cette question. C'est tout pour le moment.

Le président: Monsieur Cook.

M. Cook: Je voudrais poser une seule question à M. Sinclair. En principe, la Société canadienne des ports serait habilitée à dépenser un maximum de 10 millions de dollars ou à déléguer ce pouvoir à une société locale. Si la société canadienne des ports permettait à la Société des ports de Vancouver de dépenser 8 millions de dollars, à celle de Montréal, 8 millions de dollars et à celle de Halifax, 5 millions de dollars, cela dépasserait bien entendu le total de 10 millions de dollars fixé par la Société canadienne des ports. Les ports de Vancouver et de Montréal pourraient-ils simultanément engager des dépenses de 8 millions de dollars ou bien le montant global pour tous les ports ne peut-il pas dépasser 10 millions de dollars?

M. Sinclair: Il ne s'agit pas d'un montant accumulé, mais bien d'un plafond pour chaque adjudication particulière. Ainsi les montants de 8 millions et de 5 millions de dollars que vous vénérez évoquer pourraient fort bien être dépensés.

M. Cook: Merci beaucoup.

Le président: Monsieur Siddon.

M. Siddon: Donc, toute adjudication pour un maximum de 10 millions de dollars pourrait être effectuée sans se référer au conseil du Trésor à condition que des appels d'offre aient été faits et qu'il y ait eu plusieurs soumissions.

M. Sinclair: A condition également que les travaux aient été adjugés à une firme canadienne et que la soumission la moins chère ait été retenue.

M. Siddon: Si ce n'est pas la soumission la moins chère qui est choisie, le plafond est ramené à 1 million de dollars, à moins d'obtenir l'accord du Conseil du Trésor. Si le seul soumissionnaire est une firme canadienne, le plafond est de 5 millions de dollars. Si le seul soumissionnaire est étranger, une société de port locale peut dépenser jusqu'à concurrence de 1 million de dollars.

Le président: Le témoin dit que oui.

M. Siddon: Comment peut-on être sûr que les sociétés de port locales adjudgeront les travaux selon les règles. Appliquera-t-on notamment les critères utilisés par les ministères fédéraux en ce qui concerne les préavis, les écarts dans les soumissions, le contenu canadien, etc.? Les critères d'adjudication seront-ils explicités?

[Text]

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, some of those provisions are right in the act itself, requiring them to go to public competitive tender.

We have always regarded going to public competitive tender as perhaps one of the best safeguards for the preservation of port autonomy. I can think of nothing that would get the local port corporations into trouble faster than if they did not use the competitive tendering process, so we have embodied that in the legislation and would very definitively see to it that the practices of the local port corporations are 100 per cent in that particular activity.

Mr. Siddon: But the key feature here, I gather, Mr. Chairman, is that except on bids exceeding \$10 million on a single contract basis the process would be expedited considerably and the ultimate decisions would not have to wait on delays to obtain time before Cabinet and reviews at the Ottawa level and that these decisions could also be made locally in excess of \$50,000.

Mr. Sinclair: That is correct. We have at the present time, as Mr. Siddon knows, a rather lengthy and cumbersome process imposed upon us by the existing legislation.

Mr. Siddon: Mr. Chairman, how do we see these guidelines, this draft proposal, being translated into something that would have a binding imposition on the local port corporations? Would it be by way of regulation, or is there some way it could be appended by way of a schedule to the bill? Why is it that we cannot see this thing tied down here and now before final passage of this particular piece of legislation?

The Chairman: I think I know the answer, but proceed, Mr. Sinclair.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, on pages 25 and 26 and in subsequent clauses of this bill, I think you will see it all tied down. Beginning with proposed Section 14.(1) on page 25 and continuing on in the next several pages, I think you will see the provisions pretty thoroughly tied down.

Mr. Siddon: But the specific limits are not established here within the bill, as they have been presented to us this morning.

• 1210

Mr. Sinclair: That is correct, because it may be in the future that we would want to have the ability to change those limits, perhaps upwards, as the port corporations demonstrated their track record of achievement and responsibility. Having been tied into the \$50,000 special in the legislation, we would rather not have a specific dollar limit in the legislation and so be tied, but to have the flexibility to adjust it as circumstances warrant and the corporations show their track record of accountability.

Mr. Siddon: I appreciate the need for flexibility, Mr. Chairman. I just look for some assurance that the limits that have been presented this morning will indeed be those which are adopted by the Governor in Council pursuant to the provisions of this act.

[Translation]

M. Sinclair: Certaines des dispositions sont prévues dans la Loi elle-même, en ce qui concerne notamment les appels d'offre.

Nous estimons en effet que les appels d'offre publics sont la meilleure façon de sauvegarder l'autonomie des ports. Toute autre façon de procéder entraînerait des complications sans fin; ceci a donc été prévu dans la loi et nous veillerons à ce que toutes les sociétés locales s'y conforment.

M. Siddon: D'accord, mais à l'exception des adjudications de plus de 10 millions de dollars, les autorités locales auraient le droit de prendre des décisions sans en référer nécessairement à Ottawa pour des montants dépassant \$50,000.

M. Sinclair: C'est exact, car la Loi actuellement en vigueur impose tout un tas de restrictions.

M. Siddon: Comment pensez-vous faire respecter ces directives par les sociétés de port locales? Feront-elles l'objet de règlements nouveaux ou bien d'une annexe au présent bill? Ne pensez-vous pas qu'il serait préférable de tout expliciter avant l'adoption de cette loi?

Le président: Monsieur Sinclair.

M. Sinclair: Tout a justement été précisé aux pages 25 et 26 du projet de loi. Vous trouverez tout cela à l'article 14(1) pages 25 et suivantes.

M. Siddon: Les plafonds n'ont toutefois pas été fixés dans le projet de loi, celui qui nous a été présenté ce matin.

M. Sinclair: C'est vrai, car à l'avenir nous voulons rester libres de relever ces plafonds au fur et à mesure que les sociétés de port locales auront fourni leurs preuves. Nous avons préféré ne pas fixer de plafonds de façon à pouvoir éventuellement les relever en fonction des circonstances et des résultats obtenus par les sociétés locales.

M. Siddon: La souplesse est certainement une bonne chose, monsieur le président. Je voudrais toutefois m'assurer que les plafonds dont il a été question seront bien ceux qui seront adoptés par le gouverneur en conseil conformément aux dispositions de la loi.

[Texte]

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, it is my understanding that the Treasury Board has approved the limits I referred to. I indicated to Mr. Forrestall that I had not yet seen the written decision, but I expect to see it momentarily. I believe my information is accurate.

Mr. Siddon: Are these limits seen as acceptable by the major ports that have been part of the consultation process?

Mr. Sinclair: That is correct.

Mr. Siddon: Thank you very much, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Siddon.

Clause 9 agreed to.

The Chairman: May I just advise members that when I ask if a clause shall carry, before the vote is taken if a member wants it to stand, say so immediately so we do not have the problem of trying to uncarry a clause after it has been carried.

I will now call Clause 10.

On Clause 10

The Chairman: Any discussion on Clause 10? Mr. Flis.

Mr. Flis: Yes, Mr. Chairman. The government had initially two amendments, as you saw in your handouts, but it has been brought to my attention by the chairman and the clerk that the first amendment is out of order, so I will not move it. I will move the second amendment, that Clause 10 of Bill C-92 be amended by adding immediately after line 2 on page 16 the following:

(h)(1) the prescribing of the form of documents required in the event of loans by or to the corporation of money to or by a local port corporation and the terms of those loans and, in particular, providing for the determination of the interest payable on and the maximum periods of those loans.

I think the amendment is self-explanatory. Mr. Sinclair and Mr. Watt will be willing to answer any questions on that.

Mr. Benjamin: I do not have a copy of what Mr. Flis has been reading.

The Chairman: Sorry. They are both on the same page. They are both on the same sheet.

Mr. Benjamin: Oh, this one. Okay, sorry about that.

The Chairman: Okay. Is there discussion on the amendment?

Mr. Cook: Yes, sir, there is discussion on the amendment.

There will be a sub-amendment to the amendment presented this afternoon. This is one area that I am aware that we are bringing an amendment forward.

• 1215

The Chairman: Shall we then stand Clause 10 until we have further amendments? Mr. Siddon.

Mr. Siddon: Mr. Chairman, just a question. Where in the legislation will the ceilings on borrowing authority be pre-

[Traduction]

M. Sinclair: Je pense bien que le Conseil du Trésor a approuvé ces plafonds. Comme je le disais à M. Forrestall tantôt, je n'ai pas encore vu la décision écrite, mais je crois bien qu'il en est ainsi.

M. Siddon: Ces plafonds ont-ils été approuvés par les responsables de nos principaux ports?

M. Sinclair: Oui.

M. Siddon: Merci, monsieur le président.

Le président: Merci.

L'article 9 est adopté.

Le président: Je demanderai aux membres du Comité de me faire signe s'ils veulent faire réserver un article de façon que nous ne soyons pas obligés de revenir sur l'adoption d'un article.

Je mets en délibération l'article 10.

Article 10.

Le président: Monsieur Flis.

M. Flis: A l'origine le gouvernement avait l'intention de soumettre deux amendements; mais le président et le greffier du Comité m'ayant signalé que le premier de ces amendements n'était pas recevable, je le laisse tomber. Je propose par contre le deuxième amendement, portant que l'article 10 du Bill C-92 soit amendé par l'insertion de ce qui suit après la ligne 2 page 16:

h)(1) la détermination des modalités des emprunts qu'elle fait auprès d'une société de port locale ou des prêts qu'elle lui consent, notamment l'intérêt afférant à ces emprunts ou à ces prêts leur durée maximale ainsi que la forme du document qui les constate

Cet amendement est tout à fait clair. MM. Sinclair et Watt répondront aux questions que vous avez à ce sujet.

M. Benjamin: Je n'ai pas de copie du texte que M. Flis lisait.

Le président: Les deux figurent sur la même page.

M. Benjamin: D'accord, merci.

Le président: Parfait, quelqu'un a-t-il quelque chose à dire sur cet amendement?

M. Cook: Certainement.

Nous avons un sous-amendement à cet amendement.

Le président: Nous avons réservé l'article 10 en attendant d'autres amendements. M. Siddon.

M. Siddon: Je voudrais savoir quel article fixe les plafonds pour les emprunts ainsi que les modalités pour l'établissement

[Text]

scribed and the accounting methods and budgeting methods to ensure that long-term deficit does not accumulate in excess of certain limits?

The Chairman: Mr. Sinclair.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, there is no provision in the act for putting a maximum limit on accumulated deficits, nor did we ever intend there should be one. There is a provision in the act governing the maximum amount of money that may be borrowed by the corporation for working capital purposes, which is set, I believe, at \$10 million initially, but there is also a formula by which that limit can be increased by the approval of Parliament through the annual estimates process. We negotiated with the Department of Finance for a basic limit and for a formula for amending that limit as the corporations would grow in the future so that they would not be limited to a fixed statutory thing but could increase that amount, with the approval of Parliament, through the annual estimates process.

Mr. Siddon: Mr. Chairman, there is a limit in the case of working capital, with provision for an extension of that limit if brought before Parliament. In terms of capital indebtedness, there is no limit. I guess I am a little bit perplexed. In the case of municipal incorporations, municipalities, their borrowing authority is limited by provincial statute, while in the case of private businesses their borrowing authority is limited by their bankers. And I presume the notion here is that the local ports corporations would operate more in the private sector mould than public sector, and that it would be a question of discretion by the lending institutions whether or not they were exceeding certain degree of debt equity ratio, for example. Is that the case?

The Chairman: Order, order please. Mr. Deniger, on a point of order.

Mr. Deniger: Although the question is important and should be answered by the administrator, I think that is basically mentioned in Clause 12 and we are dealing with Clause 11 now. So if we can deal with Clause 11, then when we come to Clause 12 we can deal with working capital.

Mr. Siddon: The amendment before the committee, Mr. Deniger, deals with loans incurred in the name of the corporation. I was seeking further clarification.

Mr. Deniger: What amendment is that?

The Chairman: Mr. Flis's amendment.

Mr. Deniger: We stood that clause. We stood the clause because of the amendments of Mr. Cook.

Mr. Siddon: We were not passed . . . I said I wanted to raise a question before we got . . .

The Chairman: That is right. That is correct. Mr. Siddon is correct. Mr. Sinclair.

Mr. Deniger: Should we not wait to see if there is a subamendment from Mr. Cook before we discuss . . . ?

Mr. Siddon: His amendment may be totally unrelated to the amendment that is before the committee as presented by Mr.

[Translation]

des budgets et des méthodes comptables de façon que le déficit à long terme ne dépasse pas certaines limites.

Le président: Monsieur Sinclair.

M. Sinclair: Il n'a jamais été question de fixer un plafond à ces déficits. La loi par contre prévoit un plafond initial de 10 millions de dollars au titre de l'argent que la société peut emprunter pour son capital d'exploitation; toutefois ces montants peuvent être relevés sur accord du Parlement lors du dépôt du budget des dépenses. Nous avons en effet obtenu du ministère des Finances de fixer un plafond initial qui pourra par la suite être modifié au fur et à mesure que les sociétés prendront de l'expansion.

M. Siddon: Le capital d'exploitation est donc assujéti à un plafond, lequel peut être relevé avec l'accord du Parlement. Par contre aucun plafond n'a été fixé en ce qui concerne les déficits. Je ne vois pas très bien pourquoi. En effet les municipalités sont assujéties à des plafonds d'emprunt par les lois provinciales, tandis que les entreprises privées ne peuvent pas emprunter plus que leurs banques ne leur accordent. Les sociétés de port locales s'adresseraient sans doute pour leurs emprunts davantage au secteur privé; il appartiendrait donc aux banques de veiller à ce que leur coefficient d'endettement ne dépasse pas une limite raisonnable. Est-ce bien ce que vous avez à l'esprit?

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît. M. Deniger invoque le règlement.

M. Deniger: Bien que ce soit l'administrateur qui en principe devrait répondre à cette question, je tiens à faire remarquer qu'elle relève de l'article 12, alors que nous discutons actuellement l'article 11. Je propose donc que l'on attende d'en arriver à l'article 12 pour discuter du capital d'exploitation.

M. Siddon: L'amendement dont nous sommes saisis traite des emprunts contractés par la société, question au sujet de laquelle j'avais demandé des explications.

M. Deniger: Il s'agit de quel amendement?

Le président: L'amendement de M. Flis.

M. Deniger: L'article a justement été réservé à cause des amendements de M. Cook.

M. Siddon: J'ai demandé à poser une question avant . . .

Le président: M. Siddon a raison. Monsieur Sinclair.

M. Deniger: Ne faudrait-il pas attendre le sous-amendement de M. Cook avant de discuter de cette question?

M. Siddon: L'amendement de M. Cook peut fort bien n'avoir rien à faire avec celui de M. Flis, lequel traite d'emprunts de la société.

[Texte]

Flis, which deals with loans incurred in the name of the corporation.

The Chairman: All right. We can prevent the argument because I recognized Mr. Siddon before the clause was stood. So he is quite in order. Mr. Sinclair.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, this amendment is the first of several we have in here which would give effect to the central banking concept that ministers asked us to bring forth. These are loans within the corporate family, so to speak, and it provides for interest to be paid on those loans. It does not refer to external debt provisions. Now the comment that Mr. Siddon made with respect to total debt of the corporation as a Schedule C corporation, at the moment the Canada Ports Corporation will only be borrowing from the federal government. At such time as it became a Schedule D, then your comment would be appropriate. But right now, as a Schedule C, it would only be borrowing from the federal government, so your statement that the banker per se determines the limit is correct.

Mr. Siddon: Well I thank you very much for that clarification, Mr. Sinclair. The amendment then deals with loans to or from a local port corporation by the parent corporation.

The Chairman: Thank you, Mr. Siddon.

Shall the amendment stand? Is there unanimous consent?

Amendment agreed to.

Clause 10 allowed to stand.

On Clause 11.

• 1220

The Chairman: I have no notice of any amendments for Clause 11. Is there any discussion on Clause 11? Mr. Siddon.

Mr. Siddon: Mr. Chairman, Clause 11 deals with fees or charges to be paid for the use of property owned or administered by it and for the use of facilities and for any service provided by it, that is in terms of the relationship between a port corporation and its clients. Is there any provision in this bill, or could there be a provision included in Clause 11 dealing with grants to municipalities in lieu of taxes—a question my colleague, the member for Surrey—White Rock—North Delta, regularly raises—to ensure that the local port corporations extend a degree of fairness and equity to their host municipalities to the same extent that private businesses are expected to do?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, the Canada Ports Corporation and its local port corporations will pay grants in lieu of taxes. The issue that Mr. Siddon's colleague raises has to do with harbour commissions and the fact that they do not pay municipal taxes. It is not proposed to be changed in any way, at the express wish of the harbour commissions.

Mr. Siddon: Mr. Chairman, the grants presently paid by the port authorities and NHB are on the basis of corresponding

[Traduction]

Le président: J'avais donné la parole à M. Siddon avant que l'article ne soit réservé. Donc tout est en règle. Monsieur Sinclair.

M. Sinclair: Ceci est le premier d'une série d'amendements qui assureraient la centralisation des opérations financières. Il s'agit en l'occurrence d'emprunts contractés par une des sociétés de port et des intérêts à payer sur ces emprunts. Il n'est donc nullement question d'emprunts extérieurs. La société canadienne des ports figurant actuellement parmi les sociétés de l'Annexe C, elle empruntera exclusivement au gouvernement fédéral. La remarque vaudra quand la société deviendra une société de l'Annexe D. Mais pour le moment, en temps que société de l'Annexe C, elle empruntera exclusivement auprès du gouvernement fédéral si bien que vous avez tout à fait raison de dire que ce sera aux banquiers de fixer les plafonds.

M. Siddon: Merci beaucoup, monsieur Sinclair. Cet amendement se rapporte donc uniquement aux prêts consentis par la Société canadienne des ports à des sociétés de port locales.

Le président: Merci, monsieur Siddon.

L'amendement est-il réservé?

L'amendement est adopté.

L'article 10 est réservé.

Article 11.

Le président: Je n'ai pas reçu d'amendement à l'article 11. Quelqu'un a-t-il quelque chose à dire au sujet de l'article 11? M. Siddon.

M. Siddon: L'article 11 traite des droits et frais exigibles pour l'utilisation des biens dont elle est propriétaire ou qu'elle administre, ou bien pour l'utilisation de ses installations et pour les services qu'elle fournit. Y aurait-il moyen de prévoir à l'article 11 des compensations d'impôt à verser aux municipalités, question soulevée à maintes reprises par le député de Surrey—White Rock—North Delta, afin que les sociétés de port locales agissent envers leur municipalité de la même façon que les entreprises privées.

M. Sinclair: La Société canadienne de ports ainsi que les sociétés locales verseront des compensations d'impôt aux municipalités. La question soulevée par le collègue de M. Siddon se rapporte au fait que les commissions de ports ne payent pas l'impôt municipal. Cette disposition ne sera pas modifiée à la demande expresse des commissions.

M. Siddon: Les compensations versées actuellement par les autorités portuaires, ainsi que par le Conseil des ports natio-

[Text]

assessment formula to the assessments against private property holders on the waterfront, are they?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, I believe that is the case. There have been some amendments in the grants in lieu of taxes provisions to bring the assessment provisions more in line with the municipal assessments, but I am no expert in that particular field.

Mr. Siddon: Perhaps this clause is not the appropriate place to raise the question, but I would like some assurance, if this has been a practice of the NHB in the past, that under the new structure that practice will be continued, even granting the local autonomies that are provided for within the legislation.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, I think we can give that assurance that it is the intent to continue to pay grants in lieu of taxes by the Canada Ports Corporation and its associated ports.

Mr. Siddon: Thank you very much.

The Chairman: Thank you, Mr. Siddon.

Mr. Cook.

Mr. Cook: Mr. Sinclair, I notice that the corporation may fix the fees or charges to be paid for the use of property owned or administrated by it, et cetera, et cetera. Where is it in the bill that the local port corporation gets that power?

Mr. Sinclair: I believe it is on page 29, at the bottom of the page, Clause 17 of Schedule I. You will see a similar wording for the local port corporation.

Mr. Cook: Which clause takes precedence?

Mr. Sinclair: The Canada Ports Corporation has to have that authority to enable it to charge in any area where there is a non-corporate port. Where a local port corporation is established pursuant to this Clause 17 of Schedule I, this gives the local port corporation the authority to fix the fees and charges.

The Chairman: Okay? Finished?

Mr. Cook: I think I understand now, yes.

The Chairman: Okay. Shall Clause 11 carry?

Mr. Siddon.

Mr. Siddon: Mr. Chairman, before we pass on that. If there is a case of dispute where a local port corporation wanted to set a toll at a lower rate than the parent corporation specifies, which then induces business their way, or a franchise from some other port, will the minister or the corporation have an override?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, the parent corporation does not specify. The initiative is with the local port corporation. There is provision in the bill for the rates to be filed for information purposes for the minister's benefit, but the Canada Ports Corporation does not specify the rate. The initiative for the charging of the rate is with the local port corporation.

[Translation]

naux sont calculées selon la même formule que celle utilisée pour les propriétaires de biens immobiliers sur le front de mer, n'est-ce pas?

M. Sinclair: Oui. Les dispositions afférentes aux compensations d'impôt seront modifiées de façon que les calculs se fassent sur les mêmes bases que les calculs des impôts municipaux. Toutefois je ne suis pas expert dans ce domaine.

M. Siddon: Si c'est ce que le Conseil des ports nationaux a fait par le passé, je voudrais être sûr que c'est également ce qui se fera à l'avenir, compte tenu de l'autonomie prévue dans l'actuel projet de loi.

M. Sinclair: La Société canadienne des ports compte effectivement continuer à verser les compensations d'emplois.

M. Siddon: Merci.

Le président: Merci, monsieur Siddon.

Monsieur Cook.

M. Cook: La Société peut fixer les droits ou frais exigibles pour l'utilisation des biens dont elle est propriétaire ou qu'elle administre etc. etc. En vertu de quoi la Société détient-elle ce droit?

M. Sinclair: En vertu de l'article 17, annexe I au bas de la page 29. La même chose est vraie des sociétés de port locales.

M. Cook: Lequel de ces articles prime?

M. Sinclair: La Société canadienne des ports doit être habilitée à fixer et à percevoir les droits ou frais là où il n'y a pas de société de port locale. Dans les endroits où une société locale est créée en application de l'article 17, annexe I, cette dernière est habilitée à fixer les droits ou frais.

Le président: D'accord?

M. Cook: Oui, j'ai compris.

Le président: Parfait. L'article 11 est-il adopté?

Monsieur Siddon.

M. Siddon: Si une société de port locale décide d'imposer un droit inférieur à celui fixé par la Société canadienne des ports, ce qui serait au détriment d'autres ports, le ministre ou la Société canadienne des ports peuvent-ils l'augmenter?

M. Sinclair: La décision appartient entièrement à la société de port locale. La loi prévoit que les barèmes doivent être soumis au ministre pour sa gouverne, mais il n'appartient pas à la Société canadienne des ports de les fixer, ces décisions relevant exclusivement des sociétés de port locales.

[Texte]

Mr. Siddon: And if the Canada Ports Corporation disapproved of a rate established by a local corporation, that it felt it to be unduly low, would they be powerless to order that it be changed?

• 1225

Mr. Sinclair: No. As we discussed last evening, if there were any predatory or discriminate pricing that was not in accord with the objectives of fair and equitable treatment as provided for under the objectives of the ports policy, the minister would have the authority by order to direct the corporation involved to clean up its business.

Mr. Siddon: Well then, Section 11 does not give the corporation proper the power to do this.

Mr. Sinclair: I am sorry?

Mr. Siddon: But Clause 11 does not give the corporation the power to exercise that authority over a local port corporation.

Mr. Sinclair: No, it does not.

Mr. Siddon: That is all I wanted.

The Chairman: Thank you. Mr. Corbin.

Mr. Corbin: I have just one little item. When you refer to tolls, fees or other charges, would you include in that contributions to the Oil Pollution Compensation Fund under another act. Is that covered by this provision?

Mr. Sinclair: No, sir, it is not. That is an entirely different matter and is a levy paid by the oil company into the Maritime Pollution Claims Fund.

Mr. Corbin: Okay. Thank you.

Clause 11 agreed to.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, we have some amendments to Clause 12, and I am just wondering if we could adjourn.

The Chairman: I was just going to suggest that this might be an appropriate . . . Hold it. Just a moment now, please. Do not rush off. We have a witness appearing this afternoon, and in order to hear that witness we shall have to revert to Clause 1. While we have a quorum, could I ask the consent of the committee now to revert to Clause 1 so that we can hear the witness this afternoon.

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: That is unanimous consent.
Agreed.

The Chairman: Then after we have heard the witness, we will go back to clause-by-clause study, beginning this afternoon with Clause 12.

The committee is adjourned until . . . Oh, I have one other point. The committee has not decided to hold meetings on Thursday. Is it the wish of the committee that the Clerk

[Traduction]

M. Siddon: Si la Société canadienne des ports était d'avis que les droits exigés par une société locale étaient trop bas, elle ne pourrait rien faire?

M. Sinclair: Non. Ainsi que nous l'avons expliqué hier soir, si une société de port locale fixe un barème discriminatoire et injuste, contraire aux objectifs de la politique nationale des ports, il appartiendrait au ministre d'exiger de la société locale en question qu'elle revienne sur cette décision.

M. Siddon: Donc aux termes de l'article 11, la Société canadienne des ports n'est pas habilitée à intervenir dans cette matière.

M. Sinclair: Vous dites?

M. Siddon: Aux termes de l'article 11, la Société canadienne des ports n'est pas habilitée à imposer sa volonté aux sociétés de port locales en cette matière?

M. Sinclair: Non.

M. Siddon: C'est ce que je voulais savoir.

Le président: Merci. M. Corbin.

M. Corbin: Les versements à effectuer au fonds de compensation de la pollution par le pétrole sont-ils compris dans les droits et autres frais exigibles?

M. Sinclair: Non. C'est tout à fait autre chose, en l'occurrence c'est une redevance versée par les sociétés pétrolières au fonds de compensation de la pollution maritime.

M. Corbin: Merci.

L'article 11 est adopté.

M. Benjamin: Monsieur le président, comme nous avons des amendements à l'article 12, je me demande s'il ne vaudrait pas mieux ajourner la séance.

Le président: C'est justement ce que j'allais proposer. Un instant, s'il vous plaît, ne partez pas tous en même temps. Nous avons un témoin cet après-midi, il faudra donc revenir à l'article 1. Pendant que nous avons le quorum, je voudrais que le Comité nous autorise à reprendre l'article 1 pour que nous puissions entendre notre témoin cet après-midi.

Une voix: D'accord.

Le président: Il y a consentement unanime.
D'accord.

Le président: Après que nous aurons entendu le témoin, nous reprendrons l'étude article par article du bill en commençant par l'article 12.

Encore une chose. Nous n'avons pas encore décidé si oui ou non il y aura une réunion jeudi. Voulez-vous que le greffier envoie des convocations pour des réunions jeudi dans la matinée et l'après-midi?

[Text]

should send out a notice of meetings for Thursday morning and afternoon?

Mr. Deniger: On what reference?

The Chairman: On this reference, if we have not completed it. Or do you want to leave that until this afternoon or this evening?

All right. The meeting is adjourned until 3.30 p.m.

[Translation]

M. Deniger: A quel sujet?

Le président: Au sujet du bill, si nous ne l'avons pas terminé, bien entendu. Ou voulez-vous attendre l'après-midi ou ce soir avant d'en décider?

D'accord. La réunion est levée jusqu'à 15h30.

AFTERNOON SITTING

• 1535

The Chairman: Order, please.

We shall resume consideration of Bill C-92, An Act to amend the National Harbours Board Act, the Government Harbours and Piers Act, the Harbour Commissions Act, the Canada Shipping Act and the Fishing and Recreational Harbours Act.

This morning, we reverted to Clause 1. We have with us this afternoon as a witness, Mr. R.C. Mann, immediate past Chairman of The Vancouver Board of Trade. I would like, Mr. Mann, to welcome you to the committee. If you have a statement to make, I would ask you to proceed, please, sir.

Mr. R.C. Mann (Former Chairman, Vancouver Board of Trade): Thank you, Mr. Chairman.

My profession is architecture and town planning. My authority is really threefold this afternoon. Most important, I am here representing the Vancouver Board of Trade and the task force that the board of trade encouraged over the past many years to continue studies on this issue. Second, I am here with the knowledge and support of the Mayor of Vancouver. I phoned his office two days ago to tell him I would attend here, and I asked him if I had his support. He assured me I had, and the support of his council, and he sends you his greetings. He, of course, has offered to come and speak with you directly and maybe he will do that. As I will explain later, the Vancouver Board of Trade and the city council, at this particular point in time, have reached agreement on some of these questions.

Third, and perhaps most important, I have the proxy of the Council of Forest Industries of B. C. I had a conversation the day before yesterday with Mr. Don Lanskill, and he has asked me to bring to you a paper which he has prepared. Your secretary has that. He asked me to speak to it and to pass it among you and to attempt, if I could, to answer any questions you might have of that particular paper. Once again, he is prepared to come and meet with you directly, but he trusts the Vancouver Board of Trade as his envoy in this particular case.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît.

Nous allons maintenant reprendre notre étude du Bill C-92, Loi modifiant la Loi sur le Conseil des ports nationaux, la Loi sur les ports et jetées de l'État, la Loi sur les Commissions de port, la Loi sur la marine marchande et la Loi sur les ports de pêche et plaisance.

Ce matin, nous avons repris l'étude de l'article 1. Je tiens à souhaiter la bienvenue à notre témoin de cet après-midi, M. R.C. Mann, ancien président immédiat de la Chambre de commerce de Vancouver. Si vous avez une déclaration préliminaire, je vous demanderai de la faire sans plus attendre.

M. R.C. Mann (ancien président, Chambre de commerce de Vancouver): Merci, monsieur le président.

Je suis architecte et planificateur urbain de profession. Je viens témoigner devant vous cet après-midi à trois titres différents. Tout d'abord, ce qui est le plus important, je représente la Chambre de commerce de Vancouver ainsi que le groupe de travail que celle-ci encourage depuis plusieurs années à poursuivre des études au sujet de la question qui nous intéresse. Deuxièmement, en comparaisant devant vous, je bénéficie de l'appui du maire de Vancouver. Je l'ai appelé il y a deux jours pour lui dire que j'allais venir vous rencontrer et je lui ai demandé s'il m'appuyait. Il m'a assuré que c'était bien le cas et que j'avais également l'appui du conseil municipal. Il vous envoie d'ailleurs par mon intermédiaire ses salutations. Il a, bien sûr, déjà offert de venir vous rencontrer lui-même, et peut-être que cela se fera. Comme je vais l'expliquer tout à l'heure, la Chambre de commerce de Vancouver ainsi que le conseil municipal se sont déjà entendus sur un certain nombre des questions dont je vais vous entretenir.

Troisièmement, et c'est peut-être là le plus important, le *Council of Forest Industries of B.C.* m'a donné tout pouvoir. J'ai discuté avant-hier avec M. Don Lanskill, et il m'a demandé de vous présenter un document qu'il a préparé. J'en ai remis une copie à votre greffière. Il m'a demandé de vous présenter ce document, de vous en distribuer des copies et de répondre de mon mieux à toutes les questions que vous voudrez bien me poser à ce sujet. Comme vous le savez, il est tout à fait prêt à venir vous rencontrer lui-même, mais pour l'instant, il a choisi de se fier à moi, qui représente ici la Chambre de commerce de Vancouver.

[Texte]

I want you to know that I had a conversation with Mr. Fred Spoke early this morning and I have his support. I have worked closely, and our committees have worked closely, with Mr. Glenn McPherson and Mr. Spoke throughout our deliberations, and throughout the preparation of our own task force reports.

Mr. Chairman, that is my authority. I do not speak for those other organizations but I have their moral support. I will attempt to address any issues or to take back with me, I guess, any specific concerns that members may have.

If I might just, sir, quickly recast the history—I could leave this with your secretary. Since 1976, with studies of the Scott Report, the Vancouver Board of Trade has kept a very active watching brief on this particular issue. In 1977, the Vancouver Board of Trade submitted a policy statement, again in 1978 and in 1980.

Specifically, in 1980 the Vancouver Board of Trade established a task force to deal with the Port of Vancouver and the various aspects of the bill that was being drafted at that particular time. Our task force was composed of some rather influential members in our community, and I might just cite them again to reinforce our authority: the City of Vancouver Economic Advisory Commission, the Port of Vancouver, the Vancouver Port Authority, the National Harbours Board Office, the B.C. Chamber of Shipping, the Wharf Operators' Association and the Council of Forest Industries of B.C. The Council of Marine Carriers and other interested groups and individuals served on those committees and still do. We have a standing committee on this particular issue.

If I could paraphrase our concerns and update them for you, while the issue is often labelled as one of more autonomy, the City of Vancouver business community believes that label is perhaps too convenient. It implies that we are concerned about more autonomy, but what we must have is more efficiency, more effectiveness. We must serve our customers more effectively and more efficiently, if we are going to compete as a world-class port.

• 1540

Quite candidly, Mr. Chairman, my own profession, my own interest in business, takes me around the world. I visit many, many ports in my professional work, and in my volunteer work as a member of the Chamber of Commerce movement. I was born and brought up in Vancouver and, frankly, I do not see the improvements in our port that I see in ports throughout the world. I do see improvements, but I do not see the rate of improvement; it is the rate of improvement I mean. We seem to be slipping behind. It is that concern about slipping behind in a very competitive world which brings me here to share

[Traduction]

Je tiens d'autre part à vous signaler que j'ai discuté ce matin avec M. Fred Spoke qui m'a donné son appui. Les comités et moi-même avons travaillé de très près avec M. Glenn McPherson et M. Spoke, et ce, tout au long de nos délibérations et de la préparation des rapports des divers groupes de travail.

Voilà donc, monsieur le président, en quelle autorité je comparais devant vous aujourd'hui. Je ne parle pas au nom de ces divers organismes, mais je bénéficie de leur appui moral. Je ferai de mon mieux pour répondre à vos questions et pour expliquer aux autres, à mon retour, les questions qui préoccupent les députés.

Si vous me permettez, messieurs, j'aimerais faire un petit historique... Je pourrais laisser ce document avec la greffière. Depuis 1976 et les études qui ont découlé du rapport Scott, la Chambre de commerce de Vancouver étudie de très près cette question. En 1977, la Chambre de commerce de Vancouver a soumis un énoncé de politique, et elle en a fait de même en 1978 et en 1980.

D'ailleurs, en 1980, la Chambre de commerce de Vancouver a créé un groupe de travail chargé d'étudier la situation du port de Vancouver ainsi que le bill que l'on rédigeait à cette époque. Étaient membres de ce groupe de travail un certain nombre de personnes qui exerçaient beaucoup d'influence au sein de la collectivité, et j'aimerais vous citer quelques noms, afin que vous compreniez mieux l'autorité dont ils disposaient: la Commission consultative économique de la ville de Vancouver, le Port de Vancouver, l'Autorité portuaire de Vancouver, le Conseil des ports nationaux, la *B.C. Chamber of Shipping*, la *Wharf Operators' Association* et le Conseil des industries forestières de la Colombie-Britannique. Des représentants du *Council of Marine Carriers* et d'autres groupes intéressés ont également participé à ces comités et y participent d'ailleurs toujours. Nous avons un comité permanent, qui est chargé d'étudier cette question.

Je vais maintenant vous résumer nos préoccupations et les mettre à jour en quelque sorte. Bien que l'on dise souvent que la question est d'abord un accroissement de l'autonomie, la communauté des affaires de la ville de Vancouver trouve cette étiquette un peu trop pratique. Cela suppose que ce que nous voulons, c'est un peu plus d'autonomie, mais ce qu'il nous faut, c'est plus d'efficacité. Nous devons servir nos clients de façon plus efficace si nous voulons pouvoir faire concurrence en tant que port international.

Je dois dire, monsieur le président, que ma profession et mes intérêts m'amènent à beaucoup voyager de par le monde. Ainsi, je visite de nombreux ports au cours de mon travail professionnel et à cause du bénévolat que je fais en tant que membre du mouvement des Chambres de commerce. Je suis né et j'ai grandi à Vancouver, mais je dois dire, très franchement, que selon moi notre port ne s'est pas autant amélioré que d'autres ports du monde. Il y a certes eu certaines améliorations, mais celles-ci n'ont pas été faites au même rythme, et c'est ce rythme qui m'intéresse le plus. Il semble que notre

[Text]

these views with you. I would like to emphasize efficiency and effectiveness.

Of course, I am not an engineer; I am not a ports administrator. I do not understand the intricacies of the trucking business or the bargeing business or marine law. I simply observe other ports as a businessman, those in the Pacific Rim area particularly, and would draw to your attention certain facts.

Whether the Canadian government likes it or not, Singapore and Taiwan, particularly,—the Port of Hong Kong perhaps—but definitely some of the American ports and ports throughout Asia are growing like gangbusters and are improving their ability to serve. In particular, I would refer to the Japanese ports, where Japanese engineers are building every day ports the size of the whole of the Port of Vancouver. You should see it! When you understand the scope and the magnitude of those constructions, you do wonder if, really, we are going fast enough. That is our general concern.

I want to speak to the criticism of the bill as it is proposed, if I may, and get on with the amendments that we urge you to design and incorporate. There are many business people and members of our working committees who genuinely believe that the proposed bill could in fact be marginally worse than the National Harbours Board Act that we are currently operating under. There are those big and important operators in our city who genuinely believe that the proposed bill may in fact end up to be marginally worse. Whether that is a misconception or not, the ports managers, the ports administrators, have come to Vancouver and have very carefully explained, as best they could—and I think with some considerable force and effectiveness—that this will not be the case. Nonetheless there is a perception, and I share some of this concern, that the old act in fact gives us some things which you are proposing to take away.

An hon. Member: Like what?

Mr. Mann: Like what? I guess the important one is the spending authority. I am sorry I cannot be too specific on this, but it would appear that the old act gives us some financial ability that the new proposal would in fact take away again. Perhaps it is a shifting of authority, rather than a taking-away of authority.

Mr. Forrestall: I totally misunderstand the bill, so do not apologize for not being able to—

Mr. Mann: All right. I said there is a perception that this is happening, and we are trying to overcome this perception. There is a concern about the spending authorities. It is well-known throughout business in Vancouver that the port manager has an authority of about \$50,000. This is patently ridiculous, of course. When we came to paint the old Pier B.C. which has now been demolished I understand, the painting bid

[Translation]

retard s'accroît. C'est justement parce que je m'inquiète de nous voir prendre du retard dans ce secteur si concurrentiel que j'ai voulu vous rencontrer pour partager mon point de vue avec vous. Je tiens donc surtout à mettre l'accent sur l'efficacité et l'efficacéité.

Je ne suis, bien sûr, ni ingénieur ni administrateur portuaire. Je ne comprends pas non plus tous les rouages du transport par camion, du transport par barges ou de la loi maritime. Je me contente d'observer, à titre d'homme d'affaires, ce qui se passe dans d'autres ports de la côte Pacifique. Je voudrait partir de mes observations pour attirer votre attention sur un certain nombre de faits.

Que cela plaise ou non au gouvernement canadien, les ports de Singapour et de Taiwan, celui de Hong Kong et un certain nombre de ports américains et asiatiques croissent et se développent de façon phénoménale et améliorent leurs capacités de servir le public. Au Japon, on construit chaque jour des ports de la taille de celui de Vancouver. Vous devriez voir ce qui s'y passe! Si vous voyiez l'envergure de ces projets, vous vous demanderiez si nous progressons assez vite ici. C'est justement ce problème qui nous inquiète.

J'aimerais maintenant vous faire part de nos critiques au sujet du bill et des amendements que nous aimerions y apporter. Un certain nombre d'hommes et de femmes d'affaires, et de membres de nos comités de travail sont convaincus que le bill proposé pourrait très bien être pire que la Loi sur le Conseil des ports nationaux en vigueur à l'heure actuelle. De très importantes personnalités de notre ville pensent sincèrement que le bill proposé pourrait en fin de compte être légèrement pire que ce que nous avons déjà. Je ne sais s'ils ont raison ou non. Quoiqu'il en soit, les administrateurs et les gérants portuaires sont venus nous rencontrer à Vancouver et ils nous ont expliqué de leur mieux que ce ne serait pas du tout le cas. Je pense d'ailleurs qu'ils ont réussi à convaincre un certain nombre de personnes. Malgré cela, moi-même et d'autres, pensons que la loi en vigueur à l'heure actuelle nous permet un certain nombre de choses que la nouvelle supprimera.

Une voix: Comme quoi, par exemple?

M. Mann: Comme quoi? La chose la plus importante est sans doute l'autorisation de dépenser. Je regrette de ne pas pouvoir être plus précis, mais il semble que la loi en vigueur nous offre certaines possibilités financières que le projet de loi supprimerait. Mais peut-être s'agit-il plutôt d'un déplacement de l'autorisation, et non de sa suppression.

M. Forrestall: J'ai compris tout le bill de travers, alors ne vous excusez pas de ne pas être en mesure de...

M. Mann: Très bien. Tout ce que je dis, c'est qu'il y a cette perception, et nous essayons de la surmonter. Les gens s'inquiètent des autorisations en matière de dépenses. On sait très bien dans le milieu des affaires de Vancouver que le gérant du port est autorisé à dépenser \$50,000. Cela est tout à fait ridicule. Lorsqu'on a voulu faire peindre le vieux Pier B.C. qui

[Texte]

for the decorating of the old sheds was in excess of \$50,000 and the bids could not be received.

We have heard people talk about spending authorities, and we are concerned that the new bill as proposed, without amendments, would give us only, say, \$1 million. I understand the Canada Ports Corporation perhaps will have \$5 million. In our view, those amounts are just plain insufficient. \$1 million dollars, I regret to say, is not enough money to do very much with in our economy. Those are some of the concerns that are expressed.

• 1545

There is another criticism of the proposed bill, which has to do with the appointment of members to these various commissions. It appears that there is a danger that the appointments would be political in nature, public-policy oriented—public being the general public—rather than appointments made on the basis of skills and expertise, experience and capacity, vis-à-vis the operating of the port itself. We believe very strongly the only way we are going to be able to build the life-style, as it is called, the quality of life that we all talk about, is to create the wealth. We cannot create the wealth unless we are efficient operators of a specific facility. There is a tremendous concern in the City of Vancouver that appointments will be made where people are appointed for their general concern for the community, for the general public policy. We do not believe that is appropriate; we believe we need more specific expertise in the business of making money with a port, because it is only the creation of wealth that will enable us to continue to build our community.

Those are some of the concerns and some of the criticisms. I will try to be more specific later on.

In summary, sir, we like the main direction in which the bill is going, because it talks about more autonomy. As you know, we have supported your work in principle. By that, quite candidly, we are saying that half a loaf would be better than none. I think the question that I bring to you is whether or not we are getting half a loaf. I caution you that there are those on the west coast who say we are not getting half a loaf, we are perhaps getting a slice. There are many still, out there, who say we are getting less than we had before. I bring you those concerns, because what I am here today to urge you to do is, please, to sharpen up the bill with better definitions, with more insights into what the regulations might be, with amendments. The specific and general overriding concern is that, if we are profitable in the Port of Vancouver, we seriously believe there is a skimming off of the profits we worked so hard to earn, and that skimming-off process enables other, less efficient operations to flourish.

We disagree with that on two counts. First of all, we do not believe less efficient operations should be subsidized by more efficient operations—that is on a general level. Specifically, if

[Traduction]

a, je pense, été démolie depuis, le devis pour la peinture des vieux bâtiments dépassait \$50,000 et on n'a pas pu l'accepter.

Les gens parlent beaucoup des autorisations en matière de dépenses, et nous craignons que le bill, s'il n'est pas modifié, ne nous donne, mettons seulement 1 million de dollars. D'après ce que j'ai compris, la Société canadienne des ports disposerait de près de 5 millions de dollars. Selon nous, les sommes prévues sont tout simplement insuffisantes. Je regrette de le dire, mais un million de dollars ne va pas très loin dans la conjoncture économique actuelle. Voilà donc un certain nombre des questions qui nous préoccupent.

L'autre élément du projet de loi qui nous inquiète concerne les modalités de nomination des membres aux diverses commissions. Il semble qu'il y ait un risque que ces nominations soient plutôt politiques et axées sur le public (et lorsque je dis public, je parle du grand public), au lieu d'être faites en fonction des capacités, des aptitudes et de l'expérience des candidats en matière de gestion portuaire. Nous avons la ferme conviction que nous ne pourrions créer le style de vie et ce que l'on appelle tous la qualité de vie que si nous créons la richesse. Nous ne pourrions la créer que si nous exploitons de façon efficace des installations qui relèvent de nous. Les gens de Vancouver craignent beaucoup que les nominations ne soient faites en fonction du seul critère de l'intérêt des candidats vis-à-vis de la collectivité dans son ensemble et du grand public. Nous ne pensons pas que ce soit la bonne marche à suivre: selon nous, il faudrait que les personnes chargées de gérer le port aient le sens des affaires, car ce n'est qu'en nous enrichissant que nous pourrions continuer à développer la collectivité.

Voilà donc les problèmes qui nous préoccupent et les critiques que nous avons à faire. Je tâcherai de vous fournir davantage de précisions à ce sujet tout à l'heure.

Je dirai en résumé que nous aimons l'orientation générale du bill, car il met l'accent sur l'accroissement de l'autonomie. Nous avons, comme vous le savez, appuyé vos travaux, en principe. Cela signifie tout simplement que nous pensons qu'il vaut mieux avoir la moitié d'un pain que rien du tout. La question est de savoir si ce bill nous donnera ou non la moitié d'un pain. Je tiens justement à préciser qu'un certain nombre de gens de la côte ouest disent qu'on ne nous donne peut-être qu'une tranche. Beaucoup de gens encore disent qu'on nous donne moins que ce qu'on avait auparavant. Si je vous parle de cela, c'est parce que je suis venu devant vous aujourd'hui pour vous exhorter à insérer de meilleures définitions dans le bill, à vous pencher davantage sur la portée qu'auraient les règlements et à envisager un certain nombre d'amendements. Si le port de Vancouver s'avère rentable, ce que nous craignons, c'est que l'on tape dans nos profits, pour lesquels nous avons travaillé très fort, pour permettre à des installations moins efficaces de continuer à prospérer.

Nous nous opposons à cela, et ce pour deux raisons. Tout d'abord, il s'agit ici d'une remarque générale, nous ne pensons pas que les installations et les exploitations les moins efficaces

[Text]

there is no motivation for us to earn profits and if there is no mechanism whereby we can put those profits back into our operation so that we can compete with our competitors, we will not be able to upgrade our plant and equipment. If the Port of Vancouver cannot upgrade its plant and equipment, it cannot compete with the big ports on the Pacific Rim, which, I reiterate, are going like gang-busters.

If I may suggest three or four amendments. I think the Vancouver Board of Trade has supported you in your work, with the proviso that your committee work hard at the amendments. Frankly, the bill, as it is proposed, we would like to believe in but we find difficulty in believing in. We would urge you to incorporate many of the ideas that Mr. Sinclair, and the minister himself, have brought, in conversation, to our meetings.

Specifically, the first amendments: We would like you to convince us, through a sharpening up in the language, that local appointments—appointments to the local advisory board or appointments to the local port authority—would require some evidence of expertise or capacity in port-related business matters. The minister has assured us that is what he means. Mr. Sinclair has assured us that will happen, and I have several letters from the minister reiterating these assurances, but somehow the language is still lacking; it is not convincing.

• 1550

Secondly, we would like a better definition. Well, we insist, if we can do that, that you bring in some kind of an amendment to include the minister's idea about a central banking mechanism. Mr. Sinclair, the Ports Administrator, and the minister have discussed that idea with us and as they have discussed it, the idea seems to be catching on. We encourage you, and that is an excellent move. If there is some kind of central accounting agency, it seems to us, that would be essential. That is the second thing.

Supplementary to that idea is that if there is a banking credit for those ports that have earned a surplus, we would like a better definition of what that credit means. There is not much point in having credit at your bank if the bank has no money, so because we believe this is not going forward fast enough, vis-à-vis local authority, we would like to go to the world banks. We believe that the Port of Vancouver should be free to go to the world banking community, borrow funds and take a risk at improving the facilities. That is not possible in Canada, and some would argue that it is not even a good idea. Fine, we accept that. But if you are going to give us credit at your central bank, let us make sure that credit means something, that we can take that credit note and go to, let us say,

[Translation]

doivent être subventionnées par les plus efficaces. S'il n'y a aucune motivation qui nous pousse à réaliser des profits et s'il n'y a aucun mécanisme qui nous permette de réinvestir ces profits dans notre propre société afin de pouvoir faire concurrence, alors nous ne pourrions pas améliorer nos installations et notre matériel. Et si le port de Vancouver ne peut pas améliorer ses installations et son matériel, il ne pourra pas faire concurrence aux grands ports de la côte pacifique, qui, je le répète, sont en plein essor et connaissent un développement formidable.

J'aimerais donc vous proposer trois ou quatre amendements. Je pense que la chambre de commerce de Vancouver vous appuiera dans vos travaux, à condition que le Comité fasse tout son possible pour incorporer des amendements dans le bill. Je dois vous dire bien franchement que le bill, dans son libellé actuel, ne nous inspire pas confiance. C'est pourquoi je vous exhorte à y incorporer un certain nombre des idées dont nous ont fait part M. Sinclair et le ministre lui-même au cours de nos conversations avec eux.

Voici donc pour le premier amendement: nous aimerions que vous nous convainquiez, grâce à une révision du texte, que les nominations locales «c'est-à-dire les nominations au conseil consultatif local ou à la société de port locale» seront faites en fonction d'un certain nombre de facteurs liés à l'expérience et à l'aptitude à s'acquitter de tâches découlant des activités portuaires. Le ministre nous a assurés que c'est ce qu'il prévoyait, et M. Sinclair nous a assurés que c'est ce qui va se produire. J'ai d'ailleurs reçu plusieurs lettres du ministre dans lesquelles il confirme cela, mais il semblerait qu'il y ait encore un certain nombre de lacunes au niveau du libellé. En effet, le texte n'est guère convaincant.

Deuxièmement, nous aimerions avoir une meilleure définition. Nous insistons, si cela nous est permis, pour que vous adoptiez un amendement qui tienne compte de l'idée du ministre au sujet du mécanisme bancaire central. M. Sinclair, l'administrateur portuaire et le ministre ont discuté de cette idée avec nous et le principe semble être appuyé par un nombre toujours croissant de défenseurs. Nous pensons que c'est là une excellente initiative et nous vous encourageons à aller de l'avant. Il nous semble que cela serait essentiel, s'il y avait un genre d'organisme de comptabilité central. Voilà donc pour le deuxième point.

Une autre idée se rattache à celle-là: si des crédits bancaires sont prévus pour les ports ayant gagné un surplus, nous aimerions qu'il y ait une meilleure définition de ces crédits. Cela ne sert pas à grand chose d'avoir du crédit à votre banque, si celle-ci n'a pas d'argent. Si à l'échelle locale, les choses ne progressent pas assez rapidement, nous aimerions avoir la possibilité de conclure certaines transactions avec des banques mondiales. Nous pensons que le port de Vancouver devrait être libre de faire affaire avec qui il veut au sein de la communauté bancaire mondiale; les responsables du port devraient pouvoir emprunter de l'argent et prendre certains risques pour améliorer les installations portuaires. Mais cela n'est pas possible au Canada. Et certains prétendent même que

[Texte]

another banking system and have that credit recognized as worth real bucks.

A third element is that, frankly, we think the \$1 million spending limit, if that is what you mean, is just . . . in Vancouver it is a joke, sir. There are many, many . . .

The Chairman: To correct the perception, unless I misunderstood badly this morning, the spending limit re any port authority is \$10 million, Mr. Mann.

Mr. Cook: No, that is not correct. The \$10 million is the figure for the Canadian Ports Corporation. The other figure has not been set.

The Chairman: Oh, yes, it has, according to the testimony we had from the administrator this morning, in answer to Mr. Siddon, I believe it was.

Mr. Cook: Could we have that re-emphasized then? I understood that the Canadian Ports Corporation would have \$10 million but that they would set the limits for the individual ports.

The Chairman: I am going to interrupt you for a minute, Mr. Mann, to clarify the situation. Mr. Sinclair.

Mr. Gordon M. Sinclair (Administrator, Canadian Marine Transportation Administration, Transport Canada): Mr. Chairman, what I indicated on several occasions is that the authorities I was talking about this morning were those of the Canada Ports Corporation who could delegate all or a portion of that authority to a local port corporation.

The Chairman: With a maximum of \$10 million.

Mr. Sinclair: Certainly.

The Chairman: Correct. Thank you.

Mr. Mann: Thank you, Mr. Chairman. You can see our concern, though. If the Canada Ports Corporation had that authority, but for whatever reason would delegate nothing, then the Port of Vancouver will continue to diminish, in our view, in its effectiveness in serving our country in the Pacific area.

What we are urging you to do is somehow either require . . . I do not know how you would do this because you will have to design the bill, of course, but we must have the authority to take risk with larger amounts of money; \$1 million, quite frankly, just does not count. As you probably know, even in this market today, even in a depressed real estate market, there are many houses being constructed in Vancouver, single-family detached houses, that cost \$1 million.

[Traduction]

ce ne serait pas une bonne chose. Nous sommes prêts à nous plier à cela. Mais si vous allez nous offrir du crédit à votre banque centrale, alors assurez-vous que ce crédit signifiera quelque chose, que nous pourrions prendre une note de crédit et aller, par exemple, dans un autre système bancaire où elle sera reconnue comme ayant une valeur réelle en argent.

Troisièmement, ce seuil maximal de un million de dollars pour les dépenses, si c'est ce que vous prévoyez, est tout à fait ridicule, pour une ville comme Vancouver. Il y a beaucoup de . . .

Le président: A moins d'avoir tout compris de travers ce matin, monsieur Mann, je pense que le seuil maximal pour tout port a été fixé à 10 millions de dollars.

M. Cook: Non, ce n'est pas exact. Ce montant de 10 millions de dollars correspond à la Société canadienne des ports. L'autre montant n'a pas encore été fixé.

Le président: Mais si. Selon ce que nous a dit l'administrateur ce matin en réponse à une question de M. Siddon, ce montant a bel et bien été établi.

M. Cook: Il faudrait éclaircir les choses. J'avais compris que la Société canadienne des ports disposerait de 10 millions de dollars, mais que c'est elle qui fixerait les limites pour les différents ports.

Le président: Monsieur Mann, il va nous falloir vous interrompre quelques instants afin de tirer les choses au clair. Monsieur Sinclair.

M. Gordon M. Sinclair (administrateur, Administration canadienne du transport maritime, ministère des Transports): Monsieur le président, j'ai dit à plusieurs reprises que les autorités dont je parlais ce matin étaient celles de la Société canadienne des ports, qui pourrait déléguer tous ou une partie de ses pouvoirs en matière de dépenses à une société portuaire locale.

Le président: Et le maximum a été fixé à 10 millions de dollars.

M. Sinclair: Oui.

Le président: Parfait. Merci.

M. Mann: Merci, monsieur le président. Quoiqu'il en soit, je pense que vous comprenez nos préoccupations. Si c'est la Société canadienne des ports qui dispose de ce pouvoir, et si celle-ci, pour une raison ou une autre, décide de ne rien déléguer, alors le port de Vancouver verrait son efficacité à servir le pays dans la région du Pacifique continuer à diminuer.

Ce que nous vous exhortons à faire c'est exiger . . . Je ne sais trop comment vous pourriez y arriver, car il vous faudra prévoir cela dans le bill, mais il faut que nous ayons l'autorisation de prendre des risques en investissant des sommes d'argent plus importantes. Je vous dis bien franchement qu'un million de dollars ne sert pas à grand-chose. Comme vous le savez sans doute, encore aujourd'hui, même si le marché immobilier est assez faible, il y a des maisons unifamiliales que l'on est en

[Text]

An hon. Member: Shame!

• 1555

Mr. Mann : I am sorry, but that is a fact of life. If you go to Hong Kong, you will find it is 10 times that amount of money. So it is just not western Canada that is wealthy. If you go to Singapore, there may be private houses that cost much more than that. But \$1 million dollars, I am sorry, will not buy very much; and I suggest, with respect, that \$10 million in a big port will not buy very much. If you look at what the Japanese are doing, those figures just do not count. So I urge you, if you want to add any sort of real effect to your good intentions, then those spending limits must be realistic in terms of the order of magnitude of dollars required to be spent.

Mr. Chairman, I am going to close. I hope those remarks are useful to you. I am prepared to try to answer questions, if any of the members would wish me to remain.

The Chairman: Thank you, Mr. Mann.

Mrs. Mitchell.

Mrs. Mitchell: Thank you, Mr. Chairman.

As a member of Parliament from Vancouver, I am very pleased to see Mr. Mann as a witness. I might say I am not quite as pleased, if I may say so, that the Council of Forest Industries of British Columbia recognizes only gentlemen in its briefings—a little point we have been making to the committee.

I spoke, Mr. Mann, with city officials last Friday, and also with the mayor. At that time they did say they did not feel it necessary to have a witness. They did stress, of course, the point which you have raised also, that they would like to have an amendment that would incorporate the central banking concept: any funds transferred from a local port corporation to the parent corporation would be treated as if they were deposited in a bank, to earn interest and to be subject to withdrawal by the local port depositor when they were required. Does that represent your point of view and the point of view of the board of trade?

Mr. Mann: Essentially, yes.

Mrs. Mitchell: In connection with the point you made that you were concerned—and I would share this concern—that appointees to the board of management of the local port corporation may very possibly be political in nature, or may probably be political in nature. In this view, keeping in mind the objective of this legislation, which I think all of us in Vancouver would agree with—which is to have more decentralized administration, more input from the local region—what would you think of the idea of a board that would be composed of several representatives who were federal appointees, a representative who would be a provincial appointee, or recommended by the province, a representative who would be

[Translation]

train de construire à Vancouver qui coûtent un million de dollars.

Une voix: Quelle honte.

M. Mann: Excusez-moi, mais c'est un fait. À Hong Kong, c'est dix fois plus cher. La richesse n'est pas concentrée dans la seule région de l'Ouest du pays. A Singapour, par exemple, des résidences peuvent coûter beaucoup plus cher que cela. Je regrette de le dire mais avec un million de dollars, on n'achète pas grand chose; sauf tout le respect que je vous dois, il en va de même pour 10 millions de dollars pour un grand port. Si nous comparons avec le Japon, ces chiffres sont insignifiants. C'est pourquoi je vous invite fortement, si vous voulez que vos bonnes intentions se matérialisent réellement, à rajuster les dépenses maximales permises et à les rendre plus réalistes.

Monsieur le président, je termine ici ma déclaration. J'espère que mes observations vous seront utiles. Je suis prêt à essayer de répondre aux questions, si les membres du Comité veulent m'en poser.

Le président: Merci, monsieur Mann.

Madame Mitchell.

Mme Mitchell: Merci, monsieur le président.

Je représente une circonscription de Vancouver et il me fait plaisir d'accueillir M. Mann. Je déplore cependant, si on me le permet, que le Conseil des industries forestières de la Colombie-Britannique ne s'adresse qu'aux hommes dans son mémoire; c'est là une petite intervention que nous faisons quelques fois en comité.

Monsieur Mann, j'ai discuté vendredi dernier avec les fonctionnaires municipaux et avec le maire. J'ai appris pendant cette discussion que la ville de Vancouver ne jugeait pas nécessaire d'envoyer un témoin. Ces personnes ont toutefois insisté sur le point que vous avez également souligné c'est-à-dire qu'il faudrait présenter un amendement pour intégrer au projet de loi cette notion d'une banque centrale: tout argent transféré d'une société portuaire locale vers la société mère sera considérée comme étant déposée dans une banque, c'est-à-dire qu'il pourra produire de l'intérêt et qu'il pourra être retiré au besoin par la société locale. Est-ce bien là votre opinion et celle de la Chambre de Commerce?

M. Mann: Fondamentalement, oui.

Mme Mitchell: J'aimerais maintenant revenir à une de vos préoccupations, que je partage, soit dit en passant: je parle des personnes nommées au Conseil d'administration d'une société portuaire locale et de la possibilité que ces nominations soient de nature politique. Dans ce contexte et en tenant compte de l'objectif de ce projet de loi avec lequel je pense toutes les personnes de Vancouver sont d'accord, c'est-à-dire de décentraliser l'administration et de permettre une meilleure participation de la région, j'aimerais savoir ce que vous pensez d'un conseil qui serait composé de plusieurs représentants nommés par le gouvernement fédéral, d'un représentant nommé ou recommandé par la province, d'un représentant recommandé

[Texte]

recommended by the users of the port, the business community, a representative who would be recommended by the labour involved, particularly with the maritime operation of the port, and also one who would represent, not an elected official, but one who would be approved by municipalities—I suppose in our case through the Greater Vancouver Regional District? Such people would have the qualifications you stated, the expertise, and would be able to contribute in a positive way through their expertise and experience to the administration and management of the port itself. I wondered what you would think of that kind of a board structure of seven persons.

Mr. Mann: Mr. Chairman, that sounds good. If these seven, let us say, political levels would each have a chance to recommend individuals, that is probably the great Canadian way. However, our problem is that if the seven specific members do not have a real interest, a vested interest in making that port more efficient, more effective, more profitable—if profit is not the bottom line—then nothing happens. What we witness so often in our society is that too many people with too general a concern sit in positions of authority.

• 1600

While that is good in one sense, it is not very efficient in another, and it is only through efficiency that we make money. We strongly believe that we are not making enough money, that we cannot support the quality of life we all talk about. There just are not enough bucks coming in at the bottom for us to continue to spend it the way we are at the top, and we happen to believe this is a fundamental problem in our country. But we believe that at this particular level—and the Port of Vancouver is such a wonderful opportunity to generate wealth for everybody—we should have money-makers on that board.

Now if each of these levels would appoint a hard-nosed money-maker, then I am sure we would be happy, but the problem is... For instance, if the Greater Vancouver Regional District were to appoint, let us say, a student or a housewife because they want housewives or students represented, then we would have to say, I am sorry; that is good political community politics and it is good Canadian freedom and all that jazz, but we are not going to make any money for the Port of Vancouver unless that housewife happens to be the lady who is chairman of the board of Rivtow Straits. Then I am with you.

Mrs. Mitchell: Except Rivtow Straits is a... well, I will not go into that. Speaking of political patronage...

Mr. Mann: You can see what I mean. I am after the expertise, not after the tokenism.

Mrs. Mitchell: Well, yes, I will not question... obviously some of our philosophies are not quite the same as far as money-making goes because I do not think you make very

[Traduction]

par les utilisateurs du port, c'est-à-dire le monde des affaires, d'un représentant qui serait recommandé par les syndicats, notamment les syndicats des gens de mer du port et enfin une personne qui représenterait la région, il ne s'agirait pas d'une personne élue mais d'une personne qui serait approuvée par les différentes municipalités; j'imagine que dans notre cas cette personne devrait être approuvée par le *Greater Vancouver regional district*? Tous ces membres auraient les compétences énoncées et pourraient contribuer positivement, par leur expérience et leur compétence à la gestion du port. J'aimerais savoir ce que vous pensez de ce genre de structure pour le Conseil d'administration à sept personnes.

M. Mann: Monsieur le président, cette proposition me semble intéressante. Si ces sept paliers politiques avaient chacun la possibilité de recommander une personne, nous appliquerions là encore une fois je pense le principe démocratique canadien. Cependant, si ces sept membres du conseil n'ont pas un intérêt réel à rendre le port plus efficace, plus rentable, cela ne sert à rien. Après tout, ces administrations locales doivent chercher à faire des profits. Il arrive trop souvent dans notre société qu'un trop grand nombre de généralistes occupent des postes de pouvoirs.

Cette façon de procéder est peut-être bonne d'une certaine façon mais par contre, ce n'est pas très efficace et les profits sont directement reliés à l'efficacité. Nous sommes convaincus que nous ne faisons pas suffisamment d'argent pour donner suite à tous ces principes de qualité de la vie dont nous parlons. Il y a tout simplement pénurie d'argent au départ et nous ne pouvons pas continuer à dépenser cet argent. C'est là je crois un problème fondamental de notre pays. Cependant, nous pensons qu'à ce palier particulier, et le port de Vancouver offre des possibilités de retombées économiques intéressantes pour tous, nous devons avoir des gens intéressés à faire de l'argent au conseil.

Si chacun de ces paliers politiques nous nomme une personne qui veut rentabiliser l'exploitation à tout prix, je suis convaincu que nous serons satisfaits mais le problème... Par exemple, si l'administration régionale de Vancouver nommait, disons, un étudiant ou une ménagère parce qu'on veut que les ménagères ou les étudiants soient représentés, nous nous objecterions; cette façon de procéder est une bonne mesure politique communautaire, elle est conforme aux principes canadiens de la liberté etc., mais le port de Vancouver ne sera pas rentable à moins que cette ménagère ne préside également la Commission de *Rivtow Straits*. A ce moment-là, je serai d'accord avec vous.

Mme Mitchell: Sauf que *Rivtow Straits* est... eh bien nous n'entamerons pas cette discussion. Au sujet du patronage politique...

M. Mann: Vous comprenez ce que je veux dire. Je veux des compétences et non pas des représentations symboliques.

Mme Mitchell: Oui, je ne mets pas en doute... de toute évidence, nos opinions divergent au sujet de la façon de faire de l'argent; personnellement je pense qu'il n'est pas possible

[Text]

much money if you do not also have the surrounding community satisfied and if neighbours do not feel that they are not going to be blown up by dangerous goods, and if you also do not have fairly effective labour-management relationships. So I would not dispute the necessity for efficiency and effectiveness, but it is to perhaps some other ends as well.

I think maybe I will pass at this point, Mr. Chairman. I think I have raised the main points that I wanted to raise with Mr. Mann.

The Chairman: All right. Thank you, Mrs. Mitchell.

Mr. Sinclair, do you want to comment on some of the points raised by . . . ?

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, perhaps I might interrupt on a point of order. It might serve the committee and might serve our witness well if the marine administrator might briefly deal with the four areas Mr. Mann had singled out, and the one or two other points he alluded to, from a point of view of where we are now, where we are with respect to the banking concept, where we are with respect to the finance limits and so on. It might straighten out what appears to me to be an unholy misunderstanding of what it is, because if you believe that we are now where you believe we are, then I do not understand this bill at all and I would not have anything to do with it. The bill would not be here; the bill would be nowhere near approval in principle.

So I think perhaps we will do better in terms of discussing with you how we might achieve the objectives that you are seeking if we once understand or have some common assumptions as to what it is the bill, in fact, will do at this point in time. And we are not finished amending it yet. I think Mr. Cook has at least 15 or 20; we have 3 or 4; the government has a handful; Mr. Benjamin and Mrs. Mitchell have a handful. So we are nowhere near finished it yet. But if the marine administrator, Mr. Chairman, could just bring us all up to date again with a little recap, it might be useful.

The Chairman: I think that is a very good idea, Mr. Forrestall, because Mr. Mann referred to perceptions and what seems to be, and unfortunately we cannot amend perceptions or what seems to be. We have to deal with the reality. I think that is a very good idea. So, Mr. Sinclair, do you want to deal with those items, please?

• 1605

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, we have been over a number of these matters in some considerable depth before the committee. If it is a question of bringing Mr. Mann up to date on some of our deliberations, maybe either myself or some of the port authority chairmen could do that privately rather than taking the time of the committee. I just offer that as a suggestion.

[Translation]

d'être rentable si la communauté n'est pas satisfaite et si les voisins ne sont pas convaincus que les marchandises dangereuses transportées n'exploseront pas et si les relations patronales-syndicales ne sont pas bonnes. Alors, je ne mets pas en doute l'importance de la rentabilité et de l'efficacité mais il y a peut-être aussi d'autres moyens.

Monsieur le président, je crois que je vais laisser la parole à quelqu'un d'autre. J'ai soulevé les principaux points qui m'intéressaient dans la déclaration de M. Mann.

Le président: D'accord, merci, madame Mitchell.

Monsieur Sinclair, avez-vous quelque chose à ajouter à ce qu'à dit monsieur . . . ?

M. Forrestall: Monsieur le président, j'aimerais vous interrompre en invoquant le Règlement. Il serait peut-être bon pour le Comité et pour notre témoin que M. Sinclair explique rapidement les 4 points qu'a soulevés monsieur Mann ainsi que les deux autres auxquels il a fait allusion; monsieur Sinclair pourrait nous expliquer ce qu'il en est maintenant de cette notion d'une banque centrale et des limites financières notamment. Ces explications pourraient éclaircir ce qui me semble être une incompréhension totale du projet de loi car si vous pensez que nous en sommes maintenant là où vous le croyez, eh bien alors j'avoue ne pas comprendre ce projet de loi et je ne veux pas participer à son étude. Si nous partagions votre opinion, nous n'étudierions pas ce projet de loi et il serait loin d'avoir notre accord de principe.

Donc je pense qu'il serait préférable que nous discussions avec vous des moyens à prendre pour atteindre les objectifs visés mais nous devons comprendre la teneur du projet de loi. Par ailleurs, nous n'avons pas fini de présenter les amendements. M. Cook je crois en a encore 15 ou 20 à présenter; nous en avons 3 ou 4, le gouvernement en a quelques-uns, tout comme M. Benjamin et M^{me} Mitchell. Alors nous sommes loin d'avoir terminé notre étude. Cependant si l'administrateur du transport maritime pouvait nous expliquer rapidement ce qu'il en est, s'il pouvait faire une petite récapitulation, je pense monsieur le président que nous pourrions en profiter.

Le président: Je pense que vous proposez là quelque chose de très intéressant, monsieur Forrestall, car M. Mann a fait référence à des perceptions et des opinions et malheureusement, nous ne pouvons pas modifier ces perceptions ou opinions. Nous devons nous en tenir aux faits. Vous avez là une très bonne idée. Donc, monsieur Sinclair, pouvez-vous nous expliquer tout cela s'il vous plaît?

M. Sinclair: Monsieur le président, nous avons déjà expliqué passablement longuement certaines de ces questions en comité. S'il s'agit d'expliquer à M. Mann les délibérations du comité, cela pourrait se faire en privé par moi-même ou un des présidents des administrations portuaires; ainsi nous éviterions de prendre le temps du comité; c'est une suggestion que je fais.

[*Texte*]

The Chairman: I think if we have it out here, if Mr. Mann is not satisfied, we can question him further or he can put forward other ideas. I think it is a good idea to recapitulate.

Mr. Sinclair: Very well, Mr. Chairman. In just taking rough notes from Mr. Mann's statements, I would certainly agree with him that an emphasis should be placed on more efficiency and more effectiveness in the running of our ports, and I believe this bill does address that kind of consideration by removing some of the rather constraining processes that have been embodied in the 1936 legislation and enabling the ports to get along with the day-to-day operation and management of the ports and the awarding of their own contracts without the necessity of going back through Ottawa in the long, involved approval process. So I think the many steps that are in this bill do respond to that, but I certainly agree with him that the efficiency and effectiveness of our ports has to be a prime goal continually.

He is concerned about the rate of improvement and quotes the Japanese example. I think most of the world is envious of the Japanese example in driving very hard bargains and getting a lot of people participating in supplying them with various kinds of materials. The Japanese track record is certainly impressive, but I think the track record in several of the Canadian ports is also quite impressive, not the least of which is Vancouver.

The statement that the bill could be marginally worse than the present act absolutely astounds me. I have never heard that statement before, and with Vancouver being one of the main areas agitating for change I have a great deal of difficulty in understanding where those deficiencies would be that it is marginally worse than the present NHB Act. I have always been given to understand on the west coast that nothing could be worse than the NHB Act. The old act, he says, gives some things that the new bill takes away; but I did not hear any examples, nor can I think of any. I do not know of anything that is being taken away by the new bill from what is already there. If there are some examples, I would be very happy to discuss them with any of those who are concerned.

He went on to review the appointments process, and, naturally, because he represents business interests, business interests like to see only business interests on boards of directors. But I think there has been a substantial contribution to existing port authorities by Don Garcia on the west coast and by Roger Beshwaty in Montreal, who represent labour, and there have been other individuals who are not directly related to the operation and management of ports who have given many years of expert counsel and would be ideal people to serve on a board of directors.

He indicated that he likes the direction of the bill. I am glad to hear that. A half loaf is better than none. Yes, I could agree with that, that a half loaf is always better than none. But I think that what has to be recognized is that in balancing autonomy with accountability one always has to make compro-

[*Traduction*]

Le président: Si cette discussion se fait ici, et que vous ne réussissez pas à convaincre M. Mann, nous pourrions lui poser d'autres questions et il pourra défendre ses idées. Il est préférable je pense que vous récapituliez.

M. Sinclair: Très bien, monsieur le président. J'ai pris quelques notes rapides pendant que M. Mann parlait. Je suis tout à fait d'accord avec lui lorsqu'il dit qu'il faut rentabiliser les ports et je pense que ce projet de loi va justement dans ce sens en levant certaines formalités contraignantes de la loi de 1936 et en permettant aux administrations portuaires de s'occuper de l'exploitation quotidienne du port et d'adjuger leurs propres contrats sans devoir toujours revenir à Ottawa pour faire approuver ces contrats. Donc je pense que les nombreuses dispositions de ce projet de loi permettent justement de faire cela et je suis tout à fait d'accord avec lui lorsqu'il dit que la rentabilisation des ports doit être un objectif permanent.

M. Mann se préoccupe du rythme d'expansion et il donne les ports japonais en exemple. Partout dans le monde, je crois, on envie l'exemple japonais où on négocie ferme et où on réussit à amener toutes sortes de gens à fournir les différentes matières premières. Le résultat japonais est très certainement impressionnant, mais je pense que les résultats de plusieurs ports canadiens, notamment le port de Vancouver, sont aussi impressionnants.

J'ai été reversé d'entendre M. Mann dire que le projet de loi serait peut-être un peu moins bon que la loi actuelle. Je n'ai jamais entendu cette déclaration auparavant et comme Vancouver est une des principales zones réclamant des modifications, je comprends très mal comment le projet de loi pourrait être moins intéressant que la loi actuelle sur le Conseil des ports nationaux. J'avais toujours cru comprendre des intervenants de la Côte Ouest que la loi actuelle sur le Conseil des ports nationaux ne valait rien. M. Mann dit que la loi actuelle donne certains pouvoirs qui n'existent plus dans le projet de loi; cependant il n'a pas donné d'exemple et je n'arrive pas à en trouver non plus. Je ne vois pas quel pouvoir disparaîtrait dans le nouveau projet de loi. Cependant, si on peut me donner des exemples, je suis prêt à en discuter avec qui que ce soit.

M. Mann a ensuite parlé du processus de nominations; évidemment, comme il représente le monde des affaires, il ne voudrait que des hommes d'affaires pour siéger au conseil d'administration. Cependant, il faut souligner l'excellente contribution qu'ont apportée aux administrations portuaires existantes, MM. Don Garcia sur la Côte Ouest et Roger Beshwaty à Montréal, qui représentent les syndicats; d'autres personnes qui ne sont pas directement reliées à l'exploitation et à la gestion d'un port ont servi pendant de nombreuses années à titre d'experts-conseils et ils seraient des candidats idéaux à ces conseils d'administration.

M. Mann s'est déclaré satisfait de l'orientation du projet de loi. Je suis content de l'entendre. Il vaut toujours mieux avoir la moitié de quelque chose que n'avoir rien. Je suis d'accord avec cette déclaration. Cependant il faut admettre que lorsqu'on cherche à équilibrer l'autonomie avec les principes de

[Text]

mises. I do not think anybody could in good conscience recommend that the Government of Canada just arbitrarily abdicate any responsibility for the taxpayers' assets. After all, they are the taxpayers' assets. A number of members here have studiously recommended that the principles of accountability be thoroughly built in, and we have followed that advice.

• 1610

He went on to comment about the skimming-off process. I think his remarks there were largely directed at a concern about the removal of surplus profits by whatever means, and he went on to refer to the central banking concept. I would say to Mr. Mann through you, Mr. Chairman, that the Minister of Transport has agreed to embody the central banking concept into the legislation; there are amendments presently before the committee, for the purpose of information, which will do just that.

He made the point with respect to appointments to the local board that it would require some evidence of expertise in port-related operations. I think the proposed sections in the bill that I referred to this morning indicating an expertise in managing or having the executive responsibility for a substantive organization would be some of the criteria. Now, that is not just in port-related matters, but in organizing a large institution of whatever kind—a labour union, a business enterprise, a port, or whatever. What we are looking for is people who can exercise a degree of good, efficient judgment that will benefit not only the port but the objectives of the Canadian ports policy, which is to support overall Canadian trade objectives. I am sure Mr. Mann agrees with that.

He mentioned the spending limits, and had some concern for them. I think, for his benefit, I have already indicated what the spending limit is with respect to contract awards that have been subject to the public competitive tender process on which two or more acceptable bids have been received, and on which the port is recommending the award to the lowest bidder, and that lowest bidder is a Canadian company. If they meet those conditions, which I think are essential conditions, they would have the authority to award contracts up to a maximum of \$10 million for any single contract.

Mr. Cook raised the point this morning as to whether that \$10 million figure was some sort of accumulation or had a cumulative effect. I want to be very clear that it is \$10 million with respect to any single contract—not any single project, but any single contract.

I went on to elaborate this morning for the benefit of the committee that if there were conditions such as not accepting the lowest tenderer or that the lowest tenderer was not a Canadian company or that there was only one acceptable bid, there were provisions for amounts ranging from \$1 million to \$5 million for approval within the ports community, subject to the final approval of the Minister of Transport—not the

[Translation]

responsabilité, il faut toujours faire des compromis. Personne, en son âme et conscience, n'irait recommander au gouvernement du Canada de se décharger arbitrairement de ses responsabilités en ce qui a trait à l'argent du contribuable. Après tout, les ports appartiennent aux contribuables. Un certain nombre de députés ici ont soigneusement recommandé que les principes d'imputabilité soient intégrés au projet de loi et nous avons donné suite à cette recommandation.

M. Mann a ensuite parlé du processus d'écémage. Il craint surtout je crois que l'excédent de profits soit retiré et ensuite il a fait référence à la notion de banque centrale. J'aimerais dire à M. Mann, par votre entremise, monsieur le président, que le ministre des Transports a accepté d'intégrer au projet de loi la notion d'une banque centrale, que des amendements dont est saisi le comité portent précisément sur ce principe.

Il a ensuite dit que les personnes nommées aux conseils locaux devraient avoir une certaine compétence dans l'exploitation d'un port. Les articles du projet de loi auxquels j'ai fait référence ce matin, les articles portant sur la compétence de gestion ou les antécédents comme cadre dans un organisme de taille serviront de critères de sélection. Il ne s'agit pas seulement des questions se rapportant à l'administration portuaire mais bien de compétences d'organisation dans une société importante, que ce soit un syndicat, une entreprise commerciale, un port ou autre. Selon nous, le candidat idéal est une personne capable de bon jugement dont profitera non seulement l'administration portuaire mais également la politique nationale portuaire à l'appui des objectifs commerciaux globaux du Canada. M. Mann, j'en suis convaincu, est d'accord avec cela.

Il a ensuite parlé des limites de dépenses et a déclaré avoir quelques doutes. Pour sa gouverne, j'ai déjà dit que cette limite s'applique aux contrats adjugés dans le cadre d'un appel d'offre public lorsqu'au moins deux soumissionnaires ont présenté des offres acceptables et lorsque l'administration portuaire recommande l'adjudication du contrat au soumissionnaire canadien ayant présenté l'offre la moins chère. Dans ces conditions, qui selon moi sont essentielles, l'administration portuaire pourra adjudger des contrats jusqu'à concurrence de 10 millions de dollars pour un seul contrat.

Ce matin, M. Cook a demandé si cette limite de 10 millions de dollars était cumulative. Comprenez-moi bien, cette limite de 10 millions de dollars est fixée pour un contrat, et non pas un projet.

Pour la gouverne des membres du comité, j'ai expliqué ce matin que si l'adjudication du contrat est sujette à certaines conditions, notamment le fait de refuser le soumissionnaire ayant présenté l'offre la moins chère ou lorsque ce soumissionnaire n'est pas canadien ou qu'il n'y a qu'une seule offre acceptable, l'administration portuaire locale peut approuver un contrat d'une valeur de 1 à 5 millions de dollars, approbation

[Texte]

Treasury Board, but the Minister of Transport. The rationale for that is if you are going to select other than the lowest bidder, that could be a subject of some delicacy. If you were going to select other than a Canadian company, that could be a subject of some delicacy. If you had only one acceptable bid, that could be a matter of some delicacy. It was desired by ministers that there should be some kind of ministerial review without the necessity of going through a large red-tape exercise. So those lesser limits were approved, giving effect to the fact that the Minister of Transport would have some input into that process, all of which I think is eminently reasonable.

• 1615

Mr. Mann mentioned the question of agreeing with the central banking concept but being concerned about whether or not the central banker would have the necessary funds at the time the depositor would require his funds back. In other words, would the financial banker always be financially solvent? And the answer to that is, yes. The alternative to having a central banker is to go to the Treasury Board for each and every project that requires government financing and to entail all the necessary approval steps that have been complained about in the future. That could still be done if that is what is desired.

However, it was the opinion of the ports community that the central banking concept and the circulation of money in the central banking concept would at the same time improve the perception and the reality of autonomy, reduce the frequent individual demands upon the federal treasury, employ the money in the port system for port investment rather than investment in bonds and whatnot, and only go back to the federal treasury when you actually needed funds to sustain the level of port investment that was in the picture. That has been accepted by the central agencies of government as being a reasonable approach.

It enhances the autonomy of the ports. It enhances the autonomy of the Canada Ports Corporation. It minimizes demands upon the federal treasury, except when they are actually required. It circulates the money in the port system for port investment in terms of hardware, wharfs, piers, terminal sheds, and what have you, instead of having it invested in bonds of the Government of Canada or whatever the investing source might be.

So, therefore, I think the answer to your concern is that the central banking concept represents less of a demand on the federal treasury than the individual financing of projects would, and therefore the federal treasury would be and is supportive of the central banking concept. I think it works to the overall advantage of the ports and certainly the federal treasury, which is a happy circumstance, indeed.

[Traduction]

qui est assujettie à l'accord final du ministre des Transports et non pas du Conseil du Trésor. Cette façon de procéder s'explique rapidement: si le contrat est adjugé à quelqu'un qui n'a pas présenté l'offre la moins chère, il peut y avoir des petits problèmes. Si le contrat est adjugé à un soumissionnaire qui n'est pas canadien, encore une fois il pourrait y avoir des petits problèmes. La même chose s'il n'y a qu'une seule offre acceptable. Les ministres ont voulu avoir un droit de regard, d'une certaine façon, mais sans imposer une trop lourde bureaucratie. C'est ainsi que ces limites inférieures ont été approuvées ce qui permettra au ministre des Transports de participer au processus ce qui me semble totalement raisonnable.

M. Mann a rappelé le concept des opérations bancaires centralisées en le mettant en parallèle toutefois avec la question de savoir si la banque centrale aurait en main les fonds nécessaires au moment où le déposant voudrait rentrer dans son argent. En d'autres termes, le banquier serait-il toujours solvable? Cette question appelle une réponse affirmative. L'autre solution, à défaut d'organisme bancaire central, serait le Conseil du Trésor qu'on irait trouver pour chacun des projets exigeant un financement de la part de l'État, ce qui sous-tend toutes les procédures d'autorisation nécessaires qui ont déjà fait l'objet de tant de récriminations. Toutefois, cette solution pourrait néanmoins être retenue.

Quoiqu'il en soit, les milieux portuaires ont exprimé l'avis que le concept de l'opération bancaire centralisée et de la circulation monétaire qu'il sous-tend auraient pour effet simultanément d'améliorer la perception tout comme d'ailleurs la réalité de cette autonomie dont nous parlons, et de réduire le nombre de cas de sollicitation du trésor public, d'orienter les crédits mis à la disposition du système portuaire vers des investissements relevant de ce secteur, par opposition à des investissements sur le marché obligataire par exemple, de sorte qu'il ne faudrait aller solliciter le trésor public que lorsqu'il est nécessaire d'obtenir des fonds pour soutenir le niveau d'investissement portuaire prévu à l'origine. Les organes centraux du gouvernement ont accepté cette formule la jugeant raisonnable.

Ceci permet donc de rendre les ports ainsi que la Société des ports canadiens davantage autonomes, de réduire les pressions exercées au niveau du trésor public, sauf en cas de besoins réels. Cette formule permet également de faire circuler l'argent au sein du système portuaire et aux fins d'investissements à caractère portuaire, et j'entends par là le matériel, l'équipement, les quais, les hangars, les jetées, et j'en passe, au lieu de voir cet argent investi dans des instruments comme les obligations du gouvernement du Canada.

Pour répondre donc à vos inquiétudes, je dirais que le concept de la banque centrale permettrait de soulager davantage le trésor public que ne le ferait une formule de financement distinct de chaque projet, de sorte que le trésor fédéral devrait en toute logique, et c'est ce qu'il a fait d'ailleurs, donner son aval à cette notion. En effet, cette formule est à tout point de vue avantageuse pour les ports tout comme pour le trésor

[Text]

I think, Mr. Chairman, that would summarize the basic comments I would have with respect to Mr. Mann's presentation.

The Chairman: Thank you, Mr. Sinclair. Mr. Siddon has indicated he—

Mr. Siddon: It is a question of clarification, Mr. Chairman, if I might get back to what I thought was my understanding of the guidelines respecting the ceilings on discretionary spending limits. Mr. Sinclair reaffirmed this afternoon that if there were more than one bidder, and they were Canadian competitive bidders, the ports corporation would be empowered to make decisions to spend up to \$10 million. I seem to recall this morning that I said that would assume then the decision would not have to come back to Ottawa, that that latitude would be granted to the local ports corporations to spend up to \$10 million without reference to the Canada Ports Corporation per se, the central agency. In other words, would that \$10 million ceiling apply to every individual regional port corporation, or would the decision have to be confirmed by the parent corporation in Ottawa?

The Chairman: Mr. Sinclair.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, once again, I think everyone understands the \$10 million for the Canada Ports Corporation. The Canada Ports Corporation in turn will delegate authority to the local port corporation.

Let me make an assumption by way of an example that the Canada Ports Corporation delegates \$10 million to the port of *x*. Then the port of *x* has the authority to award individual contracts up to \$10 million where the conditions that I have specified—public competitive tender, two or more acceptable bids, choosing the lowest bidder, who is a Canadian company—are met; the local port corporation has the authority to award contracts up to the delegated authority given to it.

Mr. Benjamin: They could award 10 contracts . . .

Mr. Sinclair: That is correct.

• 1620

Mr. Siddon: Mr. Chairman, then I think Mr. Cook's concerns are legitimately founded. I was of the understanding that the guidelines, which are presently being discussed and established by Cabinet and which would be adopted by order of Governor in Council, would grant to each regional port authority these limits. But what we were told this afternoon again is that the limits would be at the discretion of the Canada Ports Corporation. The Canada Ports Corporation, with its head office in the national capital region, is as far away from Vancouver as is the minister's office, and that does not solve the problem of distance and delays and an additional

[Translation]

public, ce qui est dirais-je un heureux concours de circonstance.

Voilà qui résume je crois qu'on monsieur le président, le fond de mon argumentation en réponse à l'exposé de M. Mann.

Le président: Merci monsieur Sinclair. M. Siddon a signalé . . .

M. Siddon: Une petite précision, monsieur le président; j'aimerais en effet revenir à ce que je pense être ma propre interprétation des directives relatives au plafond imposé aux dépenses à caractère discrétionnaire. M. Sinclair a confirmé cet après-midi qu'au cas où il y aurait plusieurs soumissionnaires, tous canadiens et tous concurrentiels, la société des ports aurait le pouvoir de trancher jusqu'à concurrence de postes de dépenses allant jusqu'à \$10 millions. Il me semble avoir dit ce matin que cela sous-entendrait que la décision ne ferait pas ricochet jusqu'à Ottawa et que les sociétés des ports locaux auraient toute latitude pour dépenser jusqu'à concurrence de \$10 millions sans avoir à passer par la société des ports du Canada qui serait en l'occurrence l'organisme central. En d'autres termes, ce plafond de \$10 millions s'appliquerait-il à toutes les sociétés portuaires régionales ou chaque décision devrait-elle être avalisée par la maison-mère à Ottawa?

Le président: Monsieur Sinclair.

M. Sinclair: Monsieur le président, permettez-moi de répéter que cette formule de \$10 millions destinée à la Société des ports du Canada est parfaitement claire pour tout le monde. La société déléguerait à son tour les pouvoirs corollaires aux sociétés locales.

Prenons un exemple hypothétique: La Société des ports du Canada délègue au port *x* le pouvoir de dépenser \$10 millions. Le port en question a dès lors le pouvoir d'attribuer des contrats spécifiques jusqu'à concurrence de \$10 millions dans les conditions que j'ai précisées—appel d'offre public, un minimum de deux soumissions admissibles, choix du plus bas soumissionnaire, en l'occurrence une compagnie canadienne. La société portuaire locale a dès lors le pouvoir d'attribuer un contrat en raison des pouvoirs délégués qui lui ont été conférés.

M. Benjamin: La société locale pourrait dès lors attribuer une dizaine de contrats . . .

M. Sinclair: Effectivement.

M. Siddon: Dans ces conditions, monsieur le président, je dirais que les craintes de M. Cook sont fondées. J'avais l'impression que les directives qui sont à l'heure actuelle en discussion, qui sont établies par le Cabinet et qui doivent être adoptées par décret du conseil redonnaient à chaque port régional ce pouvoir délégué sous réserve de cette limite. Pourtant, voilà qu'on nous répète cet après-midi que cette limite sera laissée à la discrétion de la Société. La Société des ports du Canada qui aura son siège dans la région de la Capitale Nationale est bien loin de Vancouver, comme d'ailleurs le cabinet du ministre, ce qui ne règle aucunement les problèmes

[Texte]

level of bureaucracy which we are trying to eliminate in order to ensure efficiency in the management of the Port of Vancouver.

Those ceilings should be adopted and accepted and the authority granted to the local port corporation to then award contracts up to those limits. What we are hearing this afternoon is that that shall not be the case; the decisions will be approved in Ottawa, or, at the very best, the Canada Ports Corporation will have the power to deem what those ceilings shall be.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, I thought I had made myself very clear consistently throughout these hearings, but evidently not.

Once again, as clear as I can make it, the Treasury Board is in the process of approving or has approved—I said this morning I have not seen the written decision yet, but I was privy to some discussions—a \$10 million limit under all those conditions, and I do not think I need to repeat them again, to the Canada Ports Corporation. The bill provides that the Canada Ports Corporation can delegate all or a portion of that \$10 million—

Mr. Siddon: Or a portion.

Mr. Sinclair: All or a portion to the individual port corporations. I have consistently said in the past that it may not be appropriate in the opinion of that board of directors to delegate all of that \$10 million to a very small port, and I would agree with that. But once having delegated an authority limit, then the individual port does not have to come back to the Canada Ports Corporation.

I would also like to mention that the board of the Canada Ports Corporation is made up of individuals from one end of the country to the other and includes a minimum of three of the chairmen of the local port corporations. That was built into the provisions of the make-up of the board of the parent so that there would not be an undue concentration of power; that the head office group, a staff group, would not become all powerful; that there would be at least a minimum of three local port corporation chairmen on the board of the parent corporation to once again act as a check and a balance.

Therefore, it is not a question of many levels of bureaucracy. It is a question of good accountability in obtaining first of all the authority for the contracting limits; secondly, the delegation of those limits in differing amounts as the board of directors sees fit and then having the local port corporation undertake their responsibility within whatever the delegated limit may happen to be.

[Traduction]

de communication et de retard en plus d'ajouter un palier bureaucratique supplémentaire, alors que nous essayons justement d'en éliminer afin d'améliorer l'efficacité de l'administration du port de Vancouver.

Ces plafonds devraient être adoptés et acceptés après quoi les pouvoirs pourraient être conférés à la Société de port locale qui aurait le loisir d'attribuer des contrats jusqu'à concurrence de ces limites. Pourtant, cet après-midi, on nous dit qu'il n'en sera pas ainsi et que les décisions seront approuvées à Ottawa ou, au meilleur des cas, que la Société des ports du Canada aura plein pouvoir pour déterminer ce que ces plafonds devraient être.

M. Sinclair: Je pensais pourtant, monsieur le président, que j'avais été parfaitement clair à ce sujet depuis le début des audiences, mais de toute évidence il n'en est rien.

Je vous répéterai donc, de la façon la plus simple possible, que le Conseil du Trésor est en passe d'approuver, à moins qu'il ne l'ait déjà fait, car j'ai dit ce matin que je n'avais pas encore vu la décision noir sur blanc mais que j'avais participé à certaines des discussions, d'approuver donc une limite de 10 millions de dollars sous réserve de toutes ces conditions, et je ne pense pas devoir les répéter, à l'intention de la Société des ports du Canada. Le projet de loi prévoit que la Société pourra déléguer le pouvoir de dépense, totalement ou en partie, jusqu'à concurrence de ces 10 millions de dollars . . .

M. Siddon: Ou en partie.

M. Sinclair: Ou en partie en effet, aux diverses sociétés de port. J'ai toujours répété que le conseil d'administration pourrait juger qu'il ne serait pas opportun de déléguer la totalité de cette somme à un tout petit port, et je suis entièrement d'accord. Toutefois, après avoir bénéficié de cette délégation jusqu'à concurrence de la limite prévue, le port en question ne doit plus passer par la Société des ports du Canada.

J'aimerais également mentionner le fait que le conseil d'administration de la Société est composé de personnes représentant absolument toutes les régions du pays et compte au minimum trois des présidents des sociétés de port locales. La chose a été expressément prévue de manière à ce que le conseil d'administration de la maison mère ne présente pas une concentration de pouvoirs indue, de manière à ce que le groupe représentant le siège ne soit pas trop puissant, de manière à ce qu'il y ait au moins trois présidents de sociétés de port locales au conseil d'administration de la maison mère, je le répète une fois encore afin d'équilibrer les pouvoirs.

Il ne s'agit dès lors nullement de multiplier les paliers bureaucratiques, c'est simplement un principe de gestion qui nous permettra d'obtenir en premier lieu les pouvoirs nécessaires en matière de plafond pour les contrats, et en second lieu qui nous permettra de déléguer jusqu'à concurrence de ces plafonds certains crédits au gré du conseil d'administration pour que les sociétés de port locales puissent assumer leurs propres responsabilités, toujours dans le cadre des plafonds qui leur auront été imposés.

[Text]

Mr. Siddon: Thank you, Mr. Chairman. I presume Mr. Sinclair would not care to speculate as to how large the limit might be for a port the size of the Port of Vancouver. I suppose that would be a decision to be taken by the board, which does not give this committee a lot of assurance.

The Chairman: Is it not almost implicit in the legislation, since the limit is set at \$10 million, that for large ports that would—

Mr. Siddon: It is not what we are being told.

The Chairman: —be the natural limit the national body would delegate?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, if I may, I could not presume to speak for the board of the Canada Ports Corporation; that is not my role. I can give you a personal opinion, if you want, or I can give you what kind of a recommendation I would make, if you wish.

Mr. Siddon: That would be helpful.

Mr. Sinclair: It would be very simple; that for the very large ports I would recommend the full delegation.

Mr. Siddon: Thank you.

The Chairman: It would seem to me that would be the intention of the legislation by establishing that ceiling in the first place—for the large ports, not the small ones.

Mr. Forrestall.

• 1625

Mr. Forrestall: Can I go just a little bit further, because now I am a little confused by this one-time delegation. If the \$10 million was spent in the month of January, you do not mean that for the balance of the year there is no more money involved.

An hon. Member: Per project.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, it is per contract. There is no cumulative effect. It is per contract—it does not have a cumulative effect, it is not chronologically limited; it is per contract.

Mr. Forrestall: Per contract, and you could theoretically have, then, \$2 or \$3 billion worth of port work going on in Canada at any one time if it were justified and the need were there for it.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, it is possible on a very large project that there could be several contracts approximating \$10 million that might be awarded by a local port corporation under its delegated authority in a single month.

[Translation]

M. Siddon: Merci, monsieur le président. J'imagine que M. Sinclair ne se hasarderait pas à pronostiquer l'importance du plafond qui serait imparti à un port comme celui de Vancouver car j'imagine que cette décision relèverait plutôt du conseil d'administration. Toutefois, cela n'est pas fait pour nous rassurer.

Le président: Le projet de loi ne précise-t-il pas implicitement du moins que puisque la limite est de 10 millions de dollars, les ports les plus importants auraient...

M. Siddon: Ce n'est pas ce qu'on nous dit en tout cas.

Le président: Les ports les plus importants bénéficieraient de ce maximum admissible par voie de délégation de la part de l'organisme national?

M. Sinclair: Si vous me le permettez, monsieur le président, je pourrais vous donner une opinion personnelle sans vouloir me faire le porte-parole du conseil d'administration de la Société des ports du Canada, car ce n'est pas mon rôle. Toutefois, je pourrais vous dire ce que je recommanderais personnellement.

M. Siddon: Je vous en prie.

M. Sinclair: Ce serait très simple: pour les ports les plus importants, je recommanderais une délégation de pouvoirs jusqu'à concurrence du maximum prévu.

M. Siddon: Je vous remercie.

Le président: Il me semble qu'en précisant ce plafond, le projet de loi concrétisait justement cette intention, du moins dans le cas des ports les plus importants et non pas des petits ports.

Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: J'aimerais approfondir un peu les choses car cette question de délégation de pouvoirs accordée une fois pour toutes n'est pas très claire dans mon esprit. Mettons que les 10 millions de dollars sont dépensés au mois de janvier, cela veut-il dire que pour le reste de l'année il n'existe plus aucun crédit?

Une voix: Pour chaque projet.

M. Sinclair: Monsieur le président, le plafond vaut pour chaque contrat sans effet cumulatif, sans limite chronologique.

M. Forrestall: A ce moment-là, il serait en théorie possible d'avoir au Canada des travaux d'infrastructure portuaires totalisant simultanément 2 ou 3 milliards de dollars à condition toutefois que ces travaux soient justifiés et que le besoin s'en fasse sentir.

M. Sinclair: En effet, monsieur le président, il est fort possible que, dans le cas d'un projet d'envergure, plusieurs contrats avoisinants les 10 millions de dollars puissent être attribués par une société de ports locale au titre de ces

[*Texte*]

Mr. Forrestall: Of course, almost day by day. That is just per project.

Mr. Sinclair: Per contract, not per project.

Mr. Forrestall: Per contract.

Mr. Sinclair: Per contract.

Mr. Forrestall: A project might have 10. That is what I understood, and I feel a little better, there is no doubt about that.

If a single contract came in, the procedure then simply changes; the approval of the minister is then required if it is over \$10 million.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, if the amount is over \$10 million, it would require Treasury Board approval.

Mr. Forrestall: Treasury Board approval. That is fine.

The Chairman: Mr. McCain.

Mr. McCain: Mr. Chairman, perhaps I misunderstood the remarks of Mr. Sinclair, but I would like to ask if an individual port has to pass its application first to the regional board and later to the authority in Ottawa, or does it go directly, Mr. Chairman, from the local port to the Ottawa authority?

Mr. Sinclair: If I understood Mr. McCain's question correctly—at least I will give you my interpretation of what he was asking.

If there is a contract award to be made that is in excess of the delegated authority of the local port, the local port would submit that directly to the Canada Ports Corporation, who would see then that the issue was passed through the Treasury Board.

Mr. McCain: Then what is the reason for the regional authority? What is its role? I am a little confused here now; I am sorry.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, the regional advisory councils are consultative bodies engaged in planning and development of port and provincial economic activity in the areas in which the ports are located. The regional advisory councils have no role to play in the awarding of contracts.

Mr. McCain: But they would have a role to play in the approval of a project; the approval of the project precedes the contract.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, the role of the regional advisory council is as a consultative mechanism to ensure that the planning and development of ports is adequately communicated and that consultation takes place with all the interested parties. The regional advisory council would be well aware of any proposals for port development long before those proposals

[*Traduction*]

pouvoirs délégués, et ce dans le courant d'un même mois par exemple.

M. Forrestall: Bien sûr, puisque ce plafond est un plafond par projet.

M. Sinclair: Par contrat, mais non pas par projet.

M. Forrestall: Par contrat.

M. Sinclair: C'est cela.

M. Forrestall: Un projet peut regrouper dix contrats. C'est bien cela que j'avais compris, et cela me rassure.

Dans le cas d'un contrat unique, la procédure n'est pas la même: s'il s'agit d'une dépense supérieure à 10 millions de dollars, le ministre doit donner son aval.

M. Sinclair: Monsieur le président, si le contrat dépasse 10 millions de dollars, le Conseil du Trésor doit en effet donner son aval.

M. Forrestall: Le Conseil du Trésor, parfait.

Le président: Monsieur McCain.

M. McCain: J'ai peut-être mal compris M. Sinclair, monsieur le président, et j'aimerais lui demander si un port doit en premier lieu transmettre sa demande au conseil régional puis au siège d'Ottawa ou si les demandes vont directement du port local au siège de la société à Ottawa.

M. Sinclair: Si j'ai bien compris la question de M. McCain, disons que je vais lui donner ma propre interprétation de sa question.

Supposons qu'il faille attribuer un contrat dont le montant dépasse le plafond délégué au port local, à ce moment-là celui-ci doit faire directement la demande à la société des ports du Canada qui veillera à ce qu'elle soit transmise au Conseil du Trésor.

M. McCain: Pourquoi dès lors avoir un conseil régional? Quel est son rôle? Excusez-moi, mais je ne vous suis pas très bien.

M. Sinclair: Monsieur le président, les conseils consultatifs régionaux sont, comme leurs noms l'indiquent, consultatifs et oeuvrent dans le domaine de la planification et du développement des ports et des activités économiques provinciales dans les régions desservies par ces derniers. Les conseils consultatifs régionaux n'ont absolument aucun rôle à jouer au niveau de l'attribution du contrat.

M. McCain: Toutefois, ils auraient un rôle à jouer au niveau de l'approbation des projets, approbation qui précède toujours l'attribution du contrat.

M. Sinclair: Le rôle du conseil consultatif régional, monsieur le président, est un rôle je le répète consultatif en ce sens que le conseil veille à ce que les phases de planification et de développement des ports soient signalées à qui de droit et à ce qu'il y ait toutes les consultations nécessaires avec toutes les parties intéressées. Le conseil consultatif régional est évidem-

[Text]

were forwarded in the form of an annual capital budget or business plan for formal approval.

Mr. McCain: I presume their recommendation would influence the approval or disapproval of the application.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, that could very well be possible.

Mr. McCain: Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. McCain.

Mr. Fraser.

Mr. Fraser: Thank you, Mr. Chairman.

• 1630

My first question is to Mr. Mann. As I understood your concern about appointments, if I can paraphrase what you said, your concern is that whatever these particular people represent in terms of the community, the bottom line is their capacity to make intelligent and effective business decisions in terms of the operation of the port. Now, my colleague has just said, in terms of their expertise, but I would think if they make intelligent and effective decisions then they have to have the expertise; and that is what your concern is, that these people will not be just people who may be representative of the community or groups within the community, but in addition to that—whatever qualification that is—they have the capacity to be very capable decision-makers in terms of running a port.

Now, do I understand the point that you made?

The Chairman: Mr. Mann.

Mr. Mann: Mr. Chairman, I would like to answer that question with an example. In Vancouver there is always an issue as to whether we have more parks and recreation or whether we have more port-related facilities. In answer to Mr. Fraser's question, I would expect, and the Vancouver Board of Trade would hope, that people who would serve on the advisory council would recognize that if we do need more park and recreation space and if we have to give up some commercial zoning—port-related, for instance—that there would be a net economic benefit to Vancouver and the port, that there would not be a net economic loss.

All we ask is that the bottom line be a profit motivation in terms of the Port of Vancouver and the creation of wealth. We have a history, I think, for good or for bad, of having park and recreation people sitting on port-related task forces and those people do an excellent job for parks and recreation, there is no question of that, but the motives are mixed. The Vancouver

[Translation]

ment parfaitement au faite de toutes les propositions de développement portuaire bien avant que ces propositions ne se concrétisent sous forme d'un budget annuel d'investissement ou d'un plan soumis officiellement pour approbation.

M. McCain: Je suppose dès lors que la recommandation du conseil doit avoir une influence sur les suites données à la demande.

M. Sinclair: Cela se pourrait fort bien en effet, monsieur le président.

M. McCain: Je vous remercie.

Le président: Merci, monsieur McCain.

Monsieur Fraser.

M. Fraser: Merci, monsieur le président.

J'aimerais poser ma première question à M. Mann. Si j'ai bien compris les craintes que vous avez formulées à propos des nominations, si vous me permettez de vous paraphraser, vous disiez craindre qu'indépendamment de ce que tous ces gens représenteront en matière communautaire, tout dépendra en fin de compte de leur capacité de prendre des décisions intelligentes et utiles dictées par des considérations d'ordre commercial, décisions portant sur l'exploitation du port. Mon collègue vient justement de parler de cette même compétence, mais je dirais personnellement que, si ces gens prennent effectivement des décisions intelligentes et utiles, il faut qu'ils soient compétents; voilà donc votre inquiétude, en ce sens que ces gens ne devront pas seulement représenter une collectivité ou certains groupes d'une collectivité, mais qu'ils devront également être capables... quelles que soient leurs qualifications... de prendre des décisions saines et logiques en matière de gestion portuaire.

Vous ai-je bien compris?

Le président: Monsieur Mann.

M. Mann: Monsieur le président, j'aimerais répondre à cette question en citant un exemple. A Vancouver, une question qui revient sans cesse est celle de savoir s'il faut davantage de parcs et d'installations récréatives ou davantage d'infrastructure portuaire. En réponse à la question de M. Fraser, j'exprimerai l'espoir, comme d'ailleurs j'imagine le *Vancouver Board of Trade*, que les membres du conseil consultatif admettront le fait que, si nous avons effectivement besoin de plus de parcs et d'installations récréatives et que si nous devons pour cela abandonner une partie du zonage commercial... à vocation portuaire, par exemple... que cette décision aurait des retombées économiques nettes pour Vancouver et son port, et non pas l'inverse, c'est-à-dire une perte sèche.

Tout ce que nous demandons, c'est qu'en fin de compte il y ait pour le port de Vancouver une motivation basée sur le profit et un avantage économique. Nous avons depuis toujours, pour le meilleur ou pour le pire, des gens qui représentent les secteurs des parcs et des loisirs aux comités spéciaux sur les activités portuaires et autres, et ces gens représentent très

[Texte]

Board of Trade says, let us keep our objectives clear. The objective is more park and recreation, but the bottom line is a net economic benefit to the port and to the City of Vancouver.

Mr. Fraser: Well, you just used the words, Mr. Mann, advisory committee and I may have not fully appreciated what you said when you gave your earlier testimony. Perhaps Mr. Sinclair can assist us here, but I notice that under Schedule I, Part I, and I am now looking at page 22 of the bill which we have in front of us, you will see Clause 2.(2) says:

The directors of a local port corporation shall be persons who, in the opinion of the Governor in Council, have the experience and capacity required for discharging their functions and will be representative of the regional and local population and interests in the management of the port.

Now, keeping in mind those words, would you feel that they are sufficient to direct the Governor in Council, as a consequence of this law if it becomes law, to choose people with experience and capacity required for the discharging of their functions? Is that sufficient to meet your concern about expertise?

Mr. Mann: It could be, Mr. Chairman, Mr. Fraser. As in all organizations, it is people who make them or break them, and if good people are appointed, then the organization would flourish in any market.

I cannot answer your question specifically, Mr. Fraser.

The Chairman: Go ahead, Mr. Fraser.

Mr. Fraser: Well, in my own case then, Mr. Chairman . . . Mr. Sinclair is carrying a very heavy burden at this committee and I do not want to interrupt him with this point, but I would like him to hear it because I would like his comment. If we take a look at the proposed section which I have just read, it seems to me that the Governor in Council is directed by law to appoint people who have two things: one, experience and capacity required to do their job, which is I think the point that you were getting at, Mr. Mann; and that they must, in addition, be representative of the regional and local population and interest. Now I am asking you, Mr. Sinclair, if I am interpreting that section as it was intended to be interpreted, and as you think it ought to be interpreted?

• 1635

The Chairman: Mr. Sinclair.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, I believe that Mr. Fraser is interpreting it correctly, in that we wanted to see people of some competence. We have recognized for a long period of

[Traduction]

valablement le point de vue des loisirs, le point de vue des parcs. Cela ne fait aucun doute, mais il n'en reste pas moins que les motivations ne sont pas les mêmes. Le *Vancouver Board of Trade* insiste pour que les objectifs restent précis. L'objectif étant la création de plus de parcs et de plus d'infrastructures récréatives, il n'en reste pas moins qu'en fin de compte il faut qu'il y ait un avantage économique net pour le port et pour la ville de Vancouver.

M. Fraser: Vous venez de parler du comité consultatif, monsieur Mann, et je n'ai peut-être pas parfaitement compris ce que vous aviez dit à ce sujet au cours d'un témoignage antérieur. Peut-être M. Sinclair pourrait nous être utile à ce sujet, mais quoiqu'il en soit je relève à la partie I de l'annexe I, c'est-à-dire à la page 22 du projet de loi qui nous est soumis, le texte de l'article 2(2) qui précise:

Les administrateurs d'une société de port locale doivent, de l'avis du gouverneur en conseil, être représentatifs des intérêts et de la présence de la population locale et régionale dans l'exploitation du port à l'égard duquel la société de port locale a été constituée et posséder l'expérience et les aptitudes nécessaires.

Compte tenu de cette définition, diriez-vous qu'elle est suffisamment précise pour que le gouverneur en conseil puisse, si ce projet de loi devient loi, choisir des gens ayant suffisamment d'expérience et d'aptitudes pour assumer leurs fonctions? Ce texte vous suffit-il?

M. Mann: C'est possible, monsieur Fraser. Comme c'est le cas pour toutes les organisations, elles ne sont valables que pour autant que les gens qui la composent le soient aussi. Si on y nomme les bonnes personnes, l'organisation pourrait réussir n'importe où.

Toutefois, je ne saurais être plus précis à cet égard, monsieur Fraser.

Le président: Allez-y, monsieur Fraser.

M. Fraser: Dans le cas qui m'occupe, monsieur le président, le fardeau de M. Sinclair pèse très lourdement sur ses épaules et, loin de moi l'idée de l'interrompre, mais j'aimerais pourtant bien savoir ce qu'il en pense vraiment. Si nous nous penchons sur le projet d'article de loi que je viens de vous citer, il est facile de voir, du moins pour moi, que le gouverneur en conseil est tenu par la loi de nommer des gens qui ont deux attributs: d'une part l'expérience et les aptitudes nécessaires pour assumer leurs fonctions, et c'est justement ce à quoi vous vouliez en venir, monsieur Mann, et d'autre part être représentatifs des intérêts et de la présence de la population locale et régionale. Et je vous demande donc, monsieur Sinclair si, à votre avis, j'interprète cet article comme il doit l'être, comme vous pensez qu'il doit l'être?

Le président: Monsieur Sinclair.

M. Sinclair: Monsieur le président, M. Fraser interprète effectivement correctement cet article puisque ce que nous recherchons, dans ce cas, c'est la compétence. En effet, il y a

[Text]

time that the calibre of the members of the local port corporation is really the strength of the policy. Those are the people who are the key to really making this policy work.

Mr. Fraser: Then can I ask you another question, Mr. Sinclair? One of my colleagues has just handed me a note, and I thank him for so doing, and it points out that the word in the section is, and I quote:

... will be representative of the regional and local population ...

but it does not say "resident". Is there any particular reason for that?

The Chairman: If I remember correctly, Mr. Sinclair covered that this morning, Mr. Fraser.

Mr. Fraser: I regret, Mr. Chairman, I was unable to be here.

The Chairman: I understand that, and it probably will not hurt to have it repeated.

Mr. Fraser: Thank you very much, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Sinclair.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, if I could direct Mr. Fraser back to page 3, in the middle of the page, where it states "... that achievement of the objective ... requires ...", amongst other things, and you go down to about line 23,

... each of which is comprised of persons who have proven experience and capacity applicable to the management and operation ... and who are for the most part residents in the vicinity thereof;

We have established residency there. What we are saying here is that they will have the experience and the capacity and that they would be representative of local interests; I think we say, "... regional and local population and interests in the management of the port."

The Chairman: If memory serves me correctly, Mr. Sinclair, I think this morning you explained as well that you did not insert the word "resident", because there might well be areas surrounding a port at considerable distance which should be represented. If it were confined to a resident of the area, there might well be areas which should be represented but could not be. I believe I remember correctly.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, you are correct, indeed. We wrestled at length with some of the words, so that we would not inadvertently exclude somebody merely by reason of his residency from being eligible to be a director of a local port corporation. It is stated in these two places which we are referring to in the legislation that they should be resident for the most part in the local area. We tried to avoid defining what "local area" means because we found out when we took a run at it that we just could not do it, and we compromised on the words you have there.

[Translation]

longtemps déjà que nous savons que la compétence des membres de la société de port locale est ce qui fait la force de la politique. Ce sont ces gens qui détiennent les clés de la réussite.

M. Fraser: Dans ce cas, vous me permettez de poser une autre question, monsieur Sinclair? Un de mes collègues vient de me passer une note, ce dont je le remercie; il me fait remarquer que cet article est rédigé de la façon suivante:

... être représentatifs des intérêts et de la présence de la population locale ...

mais il n'est pas question de «résident». Y a-t-il une raison particulière?

Le président: M. Sinclair a déjà répondu à cette question ce matin, monsieur Fraser, si je me souviens bien.

M. Fraser: Je suis désolé, monsieur le président, mais il m'a été impossible de venir.

Le président: Ça ne fait rien, et de toute façon ça ne peut pas faire de mal de le répéter.

M. Fraser: Merci beaucoup, monsieur le président.

Le président: Monsieur Sinclair.

M. Sinclair: Monsieur le président, je me permets de référer M. Fraser à la page 3, au milieu de la page où l'on peut lire: «... il est en outre déclaré que la réalisation de l'objectif... exige...», entre autres choses, puis ensuite, vers la ligne 27:

... dont le conseil soit formé principalement de personnes résidant dans les environs de ces ports et dont l'expérience et les aptitudes se prêtent à l'administration et à l'exploitation de ceux-ci;

Voilà donc qui établit la résidence. Autrement dit, ce sont des gens qui doivent posséder l'expérience et la compétence voulues et qui doivent représenter les intérêts locaux. Je crois que l'on peut lire: «... des intérêts... de la population locale et régionale dans l'exploitation du port.»

Le président: Monsieur Sinclair, si je me souviens bien, vous avez expliqué ce matin que si vous n'aviez pas utilisé le terme «résident», c'est qu'il pouvait être souhaitable de représenter les régions avoisinantes, qui parfois peuvent être considérablement éloignées du port proprement dit. En réservant cela aux résidents de la région, on pourrait exclure certaines régions qui auraient par ailleurs toutes les raisons d'être représentées. Je ne crois pas me tromper.

M. Sinclair: Monsieur le président, vous avez parfaitement raison. Nous avons beaucoup réfléchi à la terminologie, nous avons fait très attention de ne pas exclure certaines personnes par inadvertance pour de simples raisons de résidence. C'est pour cette raison que dans les deux passages en question nous avons précisé que les directeurs de sociétés de port locales devaient, dans l'ensemble, être résidents de la localité. Nous avons évité de définir trop strictement la localité parce que quand nous avons essayé de le faire, nous nous sommes aperçus que c'était plus ou moins impossible et nous avons fini par nous mettre d'accord sur le compromis que vous avez sous les yeux.

[Texte]

Mr. Fraser: I understand the difficulty, and I am indebted to Mr. Chairman for assisting me in this questioning. With respect to the words which Mr. Mann used when he talked about an advisory group or an advisory council, I notice that on page 5 of the bill under proposed Section 3.12 and thereafter, there are provisions for the establishment of an advisory council.

• 1640

I take it that Mr. Mann's concern . . . He used the words "advisory council" but he may have meant the directors, and we covered that point. At least I tried to cover it here in my questioning. But in terms of the advisory council, at first reading anyway, there does not seem to be any similar provision, as is set out for directors, with respect to experience and capacity. I am using those two words from the section which compels the Governor in Council to take into account those particular matters. As I understand it, the advisory council would not require as strict a requisite, if I may put it that way, for members who would serve on the advisory council as against those who would serve as directors.

Mr. Sinclair: That is correct. However, I would like to point out, Mr. Chairman, that the advisory council would be made up of the chairmen of each local port corporation board in the region, which then says that he has an experience and a capability, plus the chairmen of each harbour commission, to which I would also grant the same kind of status to, plus the chairmen of each local advisory committee for a non-corporate port, which I would expect would have somewhat the same qualifications, also such employees at the harbours in the region, and users would certainly have a competence, I would think, and certainly the union representatives who do participate in these things, plus an officer of the Department of Transport, and I would like to think we have some capability in that regard also. Then there is a final provision that the minister can appoint members from the province who bring another kind of expertise available to the regional advisory council in terms of provincial input into the economic planning process.

The Chairman: Are you finished, Mr. Sinclair?

Mr. Sinclair: Yes, sir.

The Chairman: Mr. Fraser, Mr. Mann wanted to comment on your question.

Mr. Fraser: Please do, sir.

Mr. Mann: Mr. Chairman, thank you. Sorry if I have created any confusion. My answer to Mr. Fraser's question to me had to do with my impressions of the effectiveness of the advisory council, not the local port authority. My example of a park would be my concern about the local advisory council having people with a genuine lay interest but not with a business interest.

[Traduction]

M. Fraser: Je comprends le problème et je suis reconnaissant au président de m'avoir aidé. Quant à la terminologie employée par M. Mann lorsqu'il a parlé d'un conseil consultatif ou groupe consultatif, je vois à la page 5 du bill, dans le projet d'article 3.12 et dans les passages suivants, que la création d'un conseil consultatif est prévue.

M. Mann a parlé d'un «conseil consultatif», mais j'imagine qu'il a pu vouloir parler des directeurs, et c'est un sujet dont nous avons déjà discuté; du moins ai-je essayé de le traiter par les questions que j'ai posées. Mais pour en revenir au conseil consultatif, à première vue du moins, j'ai l'impression qu'on ne lui impose pas les mêmes conditions d'expérience et de compétence qu'aux directeurs. Quand je parle d'expérience et de compétence, je fais allusion à l'article qui oblige le gouverneur en conseil à tenir compte de ces considérations. Si j'ai bien compris, les conditions imposées aux membres d'un conseil consultatif ne sont pas aussi strictes que celles qu'on impose aux futurs directeurs.

M. Sinclair: C'est exact. Toutefois, j'observe, monsieur le président, que le conseil consultatif serait constitué des présidents des sociétés de port local de la région, qui doivent eux, se conformer à certaines exigences d'expérience et de compétence; il y aurait également les présidents des commissions portuaires qui, à mon avis, devraient avoir le même genre de statut ainsi que les présidents des comités consultatifs locaux dans le cas des ports non constitués; dans leur cas également on peut penser qu'ils auraient des compétences comparables; cela étant dit, les employés des ports de la région et les usagers seraient également compétents pour ne pas parler des représentants syndicaux qui ont également un rôle à jouer, et du représentant du ministère des Transports, dont on saurait difficilement dire qu'il ne possède pas les compétences voulues. Enfin, une dernière disposition prévoit que le ministre peut nommer des membres dans la province lorsque d'autres types de compétences sont jugés nécessaires; autrement dit, c'est une possibilité de participation provinciale au processus de planification économique.

Le président: Avez-vous terminé, monsieur Sinclair?

M. Sinclair: Oui, monsieur.

Le président: Monsieur Fraser, M. Mann a quelque chose à vous répondre.

M. Fraser: Je vous en prie, monsieur.

M. Mann: Monsieur le président, merci. J'ai peut-être été responsable d'une certaine confusion et je m'excuse. Quand j'ai répondu à la question de M. Fraser, j'avais certaines idées sur l'efficacité d'un conseil consultatif, je ne pensais pas à l'administration portuaire locale. Quand j'ai cité l'exemple d'un parc, je m'inquiétais en réalité de voir un conseil consultatif local constitué de gens sincèrement intéressés à la question, mais n'étant pas spécialistes, et n'ayant pas non plus d'intérêts financiers.

[Text]

Mr. Fraser: Again, perhaps Mr. Sinclair could assist us here, but if we look at page 4, under proposed Section 3.11(4), this refers to local advisory committees for such, and I use these words carefully, non-corporate ports. If we are talking about Vancouver, I do not think we are talking about the same thing, are we?

Mr. Sinclair: No.

Mr. Fraser: Under proposed Section 3.11(4) it says:

The members of a local advisory committee shall be persons who, in the opinion of the Minister, have the experience and capacity required for discharging their functions . . .

In that kind of advisory committee the same test which is applicable to directors of the local port corporation is applied, but as I understand it, for an advisory council, for example, the Port of Vancouver, that same strict requirement is not there. Am I correct?

Mr. Sinclair: Mr. Fraser, you are correct provided you say regional advisory council, because the regional advisory council encompasses an area much wider than just the Port of Vancouver. For example, the regional advisory council on the west coast would be all the ports in British Columbia, and the representation on that regional advisory council would be the chairmen of the port corporations in Vancouver and Prince Rupert and the chairmen of the four harbour commissions in British Columbia, the provinces of British Columbia, Alberta, Saskatchewan and Manitoba and such other users as would be appropriate for the functioning of that regional advisory council. As I said this morning, that particular council has already existed on an ad hoc basis for the last couple of years.

Mr. Fraser: In terms of the Port of Vancouver, because this is Mr. Mann's particular interest, will there be established an advisory council to the directors of the local port authority?

• 1645

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, we have made no provision for that in this legislation, but there is nothing preventing it. It is not our desire to legislate how each port is to conduct its relations with its own communities. If we are going to promote autonomy, then it should be incumbent upon the local ports to exercise good public relations, good customer relations, good industrial and labour relations in their activities in the port and we would look to them to do that on their own initiative and not by prescribing it in the bill.

Mr. Fraser: Well, Mr. Chairman, I have another matter I would like to come back to when my turn comes up.

On this particular point, Mr. Mann, it would seem that the legislation which is in front of us with respect to the directors of local port authority—which would be Vancouver in the case that you are concerned about—would have to meet by law the requirement of expertise of which you spoke. Now obviously if

[Translation]

M. Fraser: Là encore, je sollicite les lumières de M. Sinclair: à la page 4, dans le projet d'article 3.11(4) il y a une référence à de tels comités consultatifs locaux dans le cas—et j'utilise ces mots à dessein—de ports non constitués. Je vois vraiment mal comment cela pourrait s'appliquer à Vancouver, n'est-ce pas?

M. Sinclair: Non.

M. Fraser: Or, le projet d'article 3.11(4) prévoit:

Les membres d'un conseil consultatif local doivent, de l'avis du ministre, être représentatifs des intérêts locaux essentiels aux activités portuaires et posséder l'expérience et les aptitudes nécessaires.

On exige des membres de ce genre de comité consultatif les mêmes conditions que pour les directeurs des sociétés de port locales, mais par contre, si je ne m'abuse, dans le cas d'un conseil consultatif, celui du port de Vancouver, on n'a pas les mêmes exigences. Est-ce que je me trompe?

M. Sinclair: Monsieur Fraser, vous avez raison à condition de préciser qu'il s'agit d'un conseil consultatif régional car en effet le conseil consultatif régional comprend une région beaucoup plus vaste que le port de Vancouver proprement dit. Par exemple, le conseil consultatif régional de la Côte ouest regrouperait tous les ports de Colombie-Britannique et les membres de ce conseil consultatif régional seraient les présidents des sociétés de ports de Vancouver et de Prince Rupert ainsi que les présidents des quatre commissions portuaires de Colombie-Britannique, des représentants des provinces de Colombie-Britannique, d'Alberta, de Saskatchewan et du Manitoba ainsi que les usagers dont la présence serait nécessaire au bon fonctionnement de ce conseil consultatif régional. Comme je l'ai dit ce matin, ce conseil consultatif fonctionne déjà en fait depuis deux ans.

M. Fraser: Je reviens au port de Vancouver qui intéresse particulièrement M. Mann: a-t-on l'intention de mettre à la disposition des directeurs de l'administration portuaire locale un conseil consultatif?

M. Sinclair: Monsieur le président, cela n'est pas prévu dans ce projet de loi, mais rien empêche de le faire. Nous ne voulons pas dicter à chaque port une ligne de conduite dans ses relations avec la collectivité. Si au contraire nous voulons leur ménager une certaine autonomie, les ports doivent rester libres d'organiser leurs relations publiques, d'établir de bonnes relations avec leurs clients, de bonnes relations industrielles et syndicales dans toutes leurs activités portuaires, nous pensons qu'ils doivent conserver l'initiative dans ce domaine et que ce genre de chose n'a rien à faire dans le bill.

M. Fraser: Monsieur le président, j'aurai un autre sujet à aborder la prochaine fois que vous me donnerez la parole.

Mais à ce propos, monsieur Mann, il me semble que la législation que nous avons sous les yeux impose aux directeurs des administrations portuaires locales—celle de Vancouver dans le cas qui vous préoccupe—certaines conditions de compétence. Or, de toute évidence, si un ministre ou un gouverneur

[Texte]

a minister or a Governor in Council—the Cabinet—does not take it into account adequately, then we are subject to the frailties of bad decisionmaking. But can you suggest then any more explicit wording or any more specific provision which would guard against that ever present potential problem of somewhat less than best decisionmaking? How far do you think we can go?

Mr. Mann: Mr. Chairman, I have just learned something again. Mr. Sinclair's descriptions and explanations are very useful, very clear. The banks or boards of trade and the people we represent, I think, have always understood what he says and are quite prepared to take his word for it, by the way.

What I just understood him to say was that the local advisory committee was in fact a regional one.

The Chairman: If I may, to keep the record straight, he said there is no provision in the law for a local advisory committee for the Port of Vancouver. But it is up to the port authority itself to decide whether there should be a local advisory committee. Local advisory committees in this legislation are for non-corporate ports.

Mr. Mann: Mr. Chairman, again that is probably a misunderstanding on our part. We have assumed and many of our members have assumed that the word local means Vancouver; it does not. And we are quite prepared to accept Mr. Sinclair's explanation that the qualifications for membership on the regional advisory board are approximately the same as the qualifications required to serve as a director of the local port authority.

That makes sense to me. And if he is saying that it is the local port authority which would do whatever it likes in appointing a very local advisory board—and that is up to them—then we will take our complaint to the local port directors at that time.

The Chairman: I think we are getting into a measure of confusion again. The regional advisory council, as I understand it, for the west coast would include all of the ports of the west coast in British Columbia; it would also include representatives from the provinces of British Columbia, Alberta, Saskatchewan and Manitoba; as well as the chairmen of the various local harbour authorities and the chairmen of any local advisory councils. Is that correct, Mr. Sinclair?

Mr. Sinclair: That is quite correct.

Mr. Fraser: Mr. Chairman, if I can ask your indulgence just to get this clarified.

The Chairman: Proceed.

Mr. Fraser: We have a witness here who has to explain when he goes back what he said and what he heard and I do want him to be clear. And if I have misunderstood, please correct me, Mr. Sinclair.

As I understand it, with respect to the Port of Vancouver which will be a local port corporation, there is no advisory

[Traduction]

en conseil—bref, le cabinet—omet de s'en préoccuper, nous redevenons tributaires de la moindre mauvaise décision. Est-ce qu'il ne serait pas possible d'être un peu plus explicite dans l'énoncé, de préciser un peu, justement pour éviter ce problème des décisions regrettables? Jusqu'où pouvons-nous aller?

M. Mann: Monsieur le président, voilà que je viens d'apprendre quelque chose de nouveau. Les descriptions et les explications de M. Sinclair sont particulièrement claires et utiles. Les banques et les chambres de commerce et les gens que nous représentons ont toujours compris sa position et sont tout à fait disposés à le croire sur parole.

Personnellement, ce que j'ai compris dans ce qu'il a dit, c'est que le comité consultatif local est en fait un comité régional.

Le président: Permettez-moi de rectifier: il a dit que la loi ne prévoyait pas la création d'un comité consultatif local dans le cas du port de Vancouver. Maintenant, rien n'empêche l'administration portuaire de créer un tel comité consultatif local si elle le juge bon. Les comités consultatifs locaux prévus par ce projet de loi sont des ports non constitués.

M. Mann: Monsieur le président, je le répète, nous avons probablement mal compris. Nous avons pris pour acquis, un grand nombre d'entre nous, que lorsqu'on disait 'local' on voulait dire Vancouver. Ce n'est pas le cas. Nous comprenons très bien l'explication de M. Sinclair quand il nous dit que les conditions exigées des membres de la commission consultative régionale sont à peu près les mêmes que celles qui sont exigées d'un directeur de l'administration portuaire locale.

D'ailleurs, cela semble logique. Cela dit, s'il prétend que l'administration portuaire locale est parfaitement libre de nommer une commission consultative doublement locale, et bien dans ce cas nous irons nous plaindre aux directeurs du port local le temps venu.

Le président: Il me semble que la confusion est en train de s'installer à nouveau. Le conseil consultatif régional, si j'ai bien compris, dans le cas de la côte ouest, comprendrait tous les ports de la côte ouest en Colombie-Britannique; il comprendrait également des représentants des provinces de Colombie-Britannique, d'Alberta, de Saskatchewan et du Manitoba ainsi que les présidents des différentes administrations portuaires locales et ceux de conseils consultatifs locaux, le cas échéant. C'est bien ça, monsieur Sinclair?

M. Sinclair: Parfaitement.

M. Fraser: Monsieur le président, je fais appel à votre indulgence; j'aimerais encore une précision.

Le président: Allez-y.

M. Fraser: Nous avons là un témoin qui va devoir faire un rapport sur ce qu'il nous a dit, sur ce qu'il a entendu, et je tiens à ce que nous nous comprenions bien. Et si je vous ai mal compris, monsieur Sinclair, n'hésitez pas à me le dire.

Si je comprends bien, pour ce qui est du port de Vancouver, qui sera une société de port locale, il n'y aura pas de conseil

[Text]

committee advising it, unless the local corporation sets one up. So the determination of the capacity of those people lies with the local port corporation. Am I correct?

• 1650

Mr. Sinclair: Yes, sir.

Mr. Fraser: All right. Now the second thing is that the regional advisory council is not advising, for instance, the Port of Vancouver. The purpose of that regional advisory council, as I understand it, is to advise the master corporation, if I can put it that way. Is that correct?

The Chairman: Mr. Sinclair.

Mr. Sinclair: Not exactly. It is a consultative forum whereby views can be exchanged with respect to economic development and port development. It is a logical interface for provinces and ports. It is an interface between users who may use more than one port, but have common concerns. It is a basis by which regional concerns can be made known to the Minister of Transport or to the president or the board of the Canada Ports Corporation; to the marine administrator, or whoever they choose. The legislation gives them access to the minister. They can make an annual report and representations to the Minister of Transport. So they are not proscribed from going directly to the Minister of Transport and, by inference, they can go to anyone who reports to the minister.

Mr. Fraser: They could also make representations to the master port corporation?

Mr. Sinclair: Yes.

Mr. Fraser: But they are not there specifically to tell the local port corporation what to do?

Mr. Sinclair: No, sir, they are not.

The Chairman: Mr. Fraser, if I could refer you to page 6, Clause 2, proposed Section 3.12(7), the second paragraph on the page, the role of the advisory council is clearly spelled out in the legislation.

Mr. Fraser: Yes, it is, Mr. Chairman. I think I have it clear. I just want to be sure that Mr. Mann has the situation as clear as we can make it for him and, especially, given the fact that he has raised his concern about the expertise of directors.

The Chairman: Thank you, Mr. Fraser.

Mr. Fraser: Would you put me on the next round, please.

The Chairman: When we get to the next topic, just indicate you want to speak, Mr. Fraser, because I am not keeping a round of speakers.

Mr. Fraser: I have another question for Mr. Mann.

The Chairman: Yes, before he goes; surely. But Mr. McRae wanted to put some questions with regard to the advisory council, I believe.

Mr. McRae: Yes. As you may know, Mr. Sinclair, that is something I have been pushing for over a long period of time

[Translation]

consultatif local, si la société locale n'en nomme pas un. Je suppose donc que la compétence des personnes nommées à ces conseils dépend de la société de port locale.

M. Sinclair: Oui.

M. Fraser: Très bien. Par ailleurs, le conseil consultatif régional n'avisera pas le port de Vancouver. Son but, si je comprends bien, sera de conseiller la société principale, si je puis dire.

Le président: M. Sinclair.

M. Sinclair: Pas tout à fait. Il est une tribune qui permet l'échange de vues relativement au développement économique et au développement du port. Il est le point de rencontre logique entre les provinces et les ports. Il est le point de rencontre également avec les usagers des ports qui peuvent avoir des intérêts communs. Il est le moyen par lequel les préoccupations régionales peuvent être exprimées au ministre des Transports, au président du conseil d'administration de la Société canadienne des ports, à l'administrateur maritime ou à qui que ce soit d'autre. La loi leur permet ainsi d'avoir accès au ministre. Le conseil peut présenter un rapport annuel, peut présenter des instances au ministre des Transports. Cependant, il n'est pas obligé de s'adresser directement au ministre; il peut passer par n'importe qui faisant rapport au ministre.

M. Fraser: Il peut présenter des instances à la société principale des ports?

M. Sinclair: Oui.

M. Fraser: Mais il n'est pas là pour dire à la société de port locale ce qu'elle doit faire.

M. Sinclair: Non.

Le président: Monsieur Fraser, je vous renvoie à la page 6, article 2 de la loi, l'article proposé 3.12(7), deuxième paragraphe, où il est établi clairement quel doit être le rôle du conseil consultatif.

M. Fraser: Je comprends, monsieur le président. Je veux simplement m'assurer que c'est clair pour M. Mann également puisqu'il a soulevé la question de la compétence des administrateurs.

Le président: Merci, monsieur Fraser.

M. Fraser: Veuillez m'inscrire pour un deuxième tour, s'il vous plaît.

Le président: Veuillez me le rappeler lorsque nous en serons à la prochaine question, monsieur Fraser. Je ne tiens pas de liste d'orateurs.

M. Fraser: J'aurais une autre question pour M. Mann.

Le président: Certainement, avant qu'il ne nous quitte. Cependant, M. McRae, si je comprends bien, avait certaines questions à poser au sujet du conseil consultatif.

M. McRae: Comme vous le savez, monsieur Sinclair, c'est une chose que je préconise depuis pas mal de temps. J'ai

[Texte]

because I always have felt that there is a very large need of input into the Thunder Bay situation. I assume the advisory council would apply not only to corporate ports but, also, to hydro commission ports. I have believed there to be a need for the western provinces and, certainly, the three prairie provinces anyway, to have some input into Port Thunder Bay, since they are the users. Also, with that kind of input, I think would go the feeling that it is their port rather than an Ontario port.

I am a little disturbed, though, by what I hear. Well, I am not disturbed, but I am wondering just whether there will not be some conflict. For instance, take the case of a regional council involving the three prairie provinces, or two of the three prairie provinces, and having a direct relationship to Churchill and Thunder Bay while, at the same time, Ontario has a regional council dealing with ports in Ontario, including Thunder Bay. At that particular port, I wonder if we would get into a bit of a problem.

The Chairman: Mr. Sinclair.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, I suppose that is always a risk, but we attempted to find various solutions to that with the provinces involved. Ontario took the position that the Ontario Regional Advisory Council is the Ontario Regional Advisory Council. Period. We recognize that Thunder Bay plays a major part in Ontario concerns. It also plays a major part in Manitoba and Saskatchewan concerns. So, out of the discussions with the provinces emerged the idea that we can create another region to encompass Churchill and Thunder Bay, and involve Ontario, Manitoba and Saskatchewan in that regional advisory council. Alberta, too, if they wish to come in. That seemed to be a reasonable solution for those who were involved. So I guess my answer to your question is that if those who are involved seem to be satisfied with the solution, perhaps that is the only and the best guarantee I could give you at this time, that hopefully it will not get headed into trouble.

• 1655

I think there is going to be a heavy onus on the Thunder Bay Harbour Commission, because they are going to be participating in two advisory councils. However, the Thunder Bay Harbour Commission has recognized its responsibilities in that regard and thinks the solution is a proper one and is prepared to support it.

Mr. McRae: I would agree with you that it probably is the only solution at this present time. Personally, my own predilection and my own strong feelings are that Thunder Bay harbour is a western harbour and belongs to the west. It is only accidentally that we happen to be in the Province of Ontario. It is not an accident that I would entirely approve of. So my feelings move in that direction, and we will see how it works out.

The Chairman: That is beyond the competence of this committee, Mr. McRae.

[Traduction]

toujours pensé qu'il fallait ce genre de participation locale à Thunder Bay. Je suppose que les conseils consultatifs existeront non pas seulement dans le cas des ports appartenant à la Société mais également dans le cas des ports appartenant aux commissions hydro-électriques. J'ai toujours pensé que les provinces de l'Ouest, certainement les trois provinces des Prairies, devaient participer au processus d'administration du port de Thunder Bay parce qu'elles l'utilisaient. Ce genre de participation les amènerait sans doute à penser que c'est leur port également, que ce n'est pas seulement un port ontarien.

Tout ce que j'ai entendu aujourd'hui, cependant, m'inquiète quelque peu. Je me demande s'il n'y a pas de possibilité de conflit. Par exemple, il pourrait y avoir un conseil consultatif regroupant les trois provinces des Prairies ou deux provinces des Prairies, conseil consultatif qui aurait quelque chose à voir avec le port de Churchill et le port de Thunder Bay. D'autre part, l'Ontario pourrait avoir également un conseil consultatif pour le port de Thunder Bay. À Thunder Bay, entre autres, il pourrait y avoir des problèmes.

Le président: M. Sinclair.

M. Sinclair: Il y a toujours ce risque, monsieur le président. Nous avons essayé de trouver diverses solutions en ce qui concerne les provinces. L'Ontario a adopté comme attitude que le conseil consultatif régional de l'Ontario était le conseil consultatif régional de l'Ontario. Elle n'en démord pas. Nous savons que le port de Thunder Bay joue un rôle important en Ontario. C'est vrai également en ce qui concerne le Manitoba et la Saskatchewan cependant. Après en avoir discuté avec les provinces, nous avons émis l'idée qu'une région distincte pourrait être créée de façon à inclure Churchill et Thunder Bay, région qui comprendrait l'Ontario, le Manitoba et la Saskatchewan. Ces provinces seraient représentées au conseil consultatif régional. L'Alberta pourrait y être représentée également. Les principaux intéressés ont semblé trouver raisonnable cette solution. Pour répondre à votre question, si les principaux intéressés sont satisfaits de cette suggestion, ce devrait être suffisant. J'espère qu'il n'y aura pas de problème.

La Commission du port de Thunder Bay aura une responsabilité considérable puisqu'elle devra participer à deux conseils consultatifs. Cependant, elle accepte de prendre ses responsabilités en la matière et est d'accord avec la solution proposée.

M. McRae: Conviez-vous que c'est probablement la meilleure solution actuellement. Personnellement, je soutiens fermement que le port de Thunder Bay et un port de l'Ouest et appartient à l'Ouest. Ce n'est que par accident qu'il est situé dans la province de l'Ontario. Je ne peux rien y faire, mais c'est ce que je pense.

Le président: Je crains que cela ne soit pas de la compétence du Comité, monsieur McRae.

[Text]

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, that is not a position I would care to sell to the Province of Ontario.

The Chairman: Right. Okay, in order to make the most efficient use of our time, may I remind members, since it is almost five o'clock, that if any of us has specific questions for Mr. Mann, our witness of the afternoon, we should deal with those points immediately and then deal with Mr. Sinclair on more detailed matters of interpretation and so on after we have completed our questioning of Mr. Mann. Is that agreed? Mr. Siddon.

Mr. Siddon: Mr. Chairman, I did want to ask Mr. Mann a question related to the general mandate of the ports corporation as set out in Clause 2 of the bill. Would he perhaps comment, in light of the current problem on both the Fraser River and the Port of Vancouver, related to Japanese automobile imports? As he is a former director of the Vancouver Board of Trade, perhaps he will have some opinions that would be helpful to this committee on this question.

As set out in Clause 2, proposed section 3.1(a), the purpose of the port corporation is to be:

an effective instrument of support for the achievement of Canadian international trade objectives and of national, regional and local economic and social objectives . . .

Now, that sounds very good, and we have had some considerable debate on that subject this morning.

Then, turning the page, under proposed section 3.1(2):

The Minister may, by order, issue such directions to the Corporation as he considers necessary to achieve the objective of the national ports policy and the Corporation shall comply with any such directions.

The committee has had considerable discussion of this subject. What it says, essentially, is that if there is an overriding national issue where a policy decision of the government must be brought to bear upon the operations of the port, the minister will reserve the power to make such a decision.

Now, in the case of the inspection restrictions that have been placed on imports of Japanese automobiles, I realize that is a policy directive coming from a different department. But one could anticipate a situation where the toll charges or tariffs or the capacity of a client's installation at an NHB facility might be restricted in order to achieve certain national goals to the extent that the tolls assessed against arriving Japanese automobiles might be increased as an alternative to delays in the inspection process.

I wonder if Mr. Mann can give us any observations he might have on that problem in terms of the complications it might pose for Canada-Japan trade relations, for example. And does he feel this legislation would provide enough protection for very important regional interests in the face of such a policy directive from the minister or from the government here in Ottawa, which is designed primarily to benefit the automotive industry of Ontario and Quebec, for example?

[Translation]

M. Sinclair: Je ne voudrais pas avoir à défendre cette position devant la province de l'Ontario.

Le président: Très bien. Pour profiter au maximum de notre temps, je rappelle aux députés qu'il est presque 17h00, nous devrions poser tout de suite les questions qui nous restent pour M. Mann, notre témoin de cet après-midi, avant de passer à M. Sinclair pour les questions d'interprétation. D'accord? Monsieur Siddon.

M. Siddon: Je voulais poser cette question à M. Mann au sujet du mandat général de la Société des ports tel que l'établit l'article 2 du projet de loi. Pourrait-il nous parler du problème actuel sur le fleuve Fraser, dans le port de Vancouver, à propos des automobiles importées du Japon? C'est un ancien administrateur de la Chambre de Commerce de Vancouver. Il a peut-être des vues utiles au Comité sur la question.

Le rôle de la Société du port doit être le suivant selon l'article 2 de la loi, article proposé 3.1(a):

qui contribue efficacement à la réalisation des objectifs du commerce international canadien ainsi que des objectifs sociaux et économiques, tant au niveau national que régional et local . . .

C'est très bien, et nous avons eu une longue discussion à ce sujet ce matin.

Puis, plus loin, il est prévu ce qui suit, à l'article proposé 3.1(2):

le ministre peut, par arrêté, donner à la Société les directives qu'il juge nécessaire à la réalisation de l'objectif de la politique portuaire nationale; la Société doit se conformer à ces directives.

Le Comité a longuement débattu de cette question. Essentially, il est prévu que pour les questions nationales prioritaires, nécessitant une décision importante du gouvernement sur le fonctionnement du port, le ministre a le pouvoir de la prendre.

Dans le cas des restrictions touchant l'inspection des automobiles importées du Japon, je sais que la directive est venue d'un autre ministère. Cependant, il n'est pas exclu qu'au lieu de retarder le processus d'inspection des voitures japonaises, les droits ou tarifs imposés soient augmentés ou que l'activité des importateurs dans les installations du Conseil des ports nationaux soit réduite afin de satisfaire aux objectifs nationaux.

Je me demande si M. Mann peut nous dire ce qu'il pense de ce problème et des complications possibles qui pourraient survenir dans les échanges commerciaux entre le Canada et le Japon. Selon lui ce projet de loi accorderait-il une protection suffisante aux intérêts régionaux importants face aux directives que le ministre ou le gouvernement pourrait émettre à partir d'Ottawa, directives qui tiendraient surtout compte des besoins de l'industrie automobile de l'Ontario et du Québec?

[*Texte*]

Does our witness have any views on that subject? After all, it does relate to the powers of the minister, as set out in this bill.

The Chairman: I am having some difficulty with relevancy, Mr. Siddon.

• 1700

Mr. Siddon: He is here, Mr. Chairman, and you have seven of your colleagues here who might well benefit from whatever he might have to say to us this afternoon.

The Chairman: I am going to allow him to answer, but again I caution the members about relevancy. Mr. Mann, please.

Mr. Mann: Thank you, Mr. Chairman, I will do my best. Specifically, the issue of Japanese automobiles on the west coast is important because we do a lot of work, as you know, with the Japanese. They are important to the economy of the west coast. The shipping of coal to Japan is fundamental to all of us now, particularly as forestry products are away down; we need a good relationship with the Japanese.

It is a good example, because when the central government in Ottawa decides, in its wisdom, to intervene in the marketplace for the general public good of Canadians as a whole, that sometimes will impinge on the local decision-making. History will tell whether those are good judgments or bad judgments. The Vancouver Board of Trade is on record as saying that we would encourage the Government of Canada to do business with the Japanese—in a business-like and honourable way, of course. We have drawn to the attention of the Government of Canada that when Ottawa does intervene, in that particular issue, for example, it makes it difficult for our provincial negotiators—the provincial government—to continue ongoing negotiations with the Japanese who have a vested interest in the economy of British Columbia, et cetera, et cetera.

I think what Mr. Siddon has raised is the business of how you govern a very large country that is over 4,000 miles wide. I do not have any answer to that, sir, or I would not be doing what I am doing. I can only say that we appreciate his concerns. I think the Vancouver Board of Trade would always defer to the government of the day in Ottawa. We have no choice—well, we do have a choice and that is our choice. That is not to say that we are not going to criticize that kind of judgment-making from time to time.

Mr. Siddon: Mr. Chairman, bearing in mind that there is no local advisory committee struck to advise on the policy decisions of the local port corporation, which does not necessarily require the kinds of expertise and local input that some of us would wish, does Mr. Mann not have some difficulty with the overriding authority of the minister, which says that the local corporation "shall" comply with any of his directives? You

[*Traduction*]

Le témoin a-t-il des vues sur le sujet? Cette question rejoint celle des pouvoirs du ministre tels qu'établis dans ce projet de loi.

Le président: J'ai du mal à voir le lien, monsieur Siddon.

M. Siddon: Le témoin est là, monsieur le président, et vous avez là sept de vos collègues qui pourraient tirer profit de ce qu'il aurait à dire cet après-midi.

Le président: Je veux bien lui permettre de répondre à la question, mais je mets les députés en garde pour ce qui est de savoir si la réponse est pertinente. Monsieur Mann.

M. Mann: Merci, monsieur le président. Je vais faire de mon mieux pour répondre à la question. La question des automobiles japonaises bloquées sur la côte ouest est importante en raison de nos nombreux échanges avec les Japonais. Ceux-ci jouent un rôle de premier plan dans l'économie de la côte ouest. Par exemple, l'expédition de charbon au Japon est vitale pour nous tous, particulièrement face à la chute des ventes des produits forestiers. Il nous faut donc maintenir d'excellents rapports avec les Japonais.

C'est un bon exemple, parce que lorsque le gouvernement central à Ottawa, dans sa sagesse, décide d'intervenir dans le marché au nom de l'intérêt général de tous les Canadiens, il passe parfois outre aux instances décisionnelles locales. L'histoire décidera s'il s'agit de bonnes ou de mauvaises décisions. La Chambre de commerce de Vancouver, en ce qui la concerne, déclare publiquement qu'elle désire encourager le gouvernement canadien à traiter avec les Japonais dans un contexte commercial honorable. Nous avons à cet égard attiré l'attention du gouvernement du Canada sur le fait que lorsqu'il décide d'intervenir, comme dans ce cas-ci par exemple, il complique terriblement la vie à nos négociateurs provinciaux, au gouvernement provincial, dans leurs négociations avec les Japonais qui jouent un rôle vital dans l'économie de la Colombie-Britannique.

La question de M. Siddon, dans le fond, tend à savoir comment un pays qui s'étend sur 4,000 milles doit être gouverné. Malheureusement, je n'ai pas de réponse à cette question. Je ne ferais pas ce que je fais si j'avais la réponse. Je puis dire seulement que nous comprenons ses préoccupations. Cependant, la Chambre de commerce de Vancouver s'en remet et s'en remettra toujours au gouvernement du jour à Ottawa. Nous n'avons pas d'autres choix. A vrai dire, nous avons un choix, et c'est ce choix que nous faisons. Ce qui ne veut pas dire que nous ne nous réservons pas le droit de critiquer le cas échéant, les décisions du gouvernement central.

M. Siddon: Étant donné qu'on ne prévoit aucun conseil consultatif local qui conseille la société de port locale dans ses grandes décisions, ce qui ne requerrait pas nécessairement les compétences que certains d'entre nous souhaiteraient, M. Mann ne voit-il pas d'un mauvais oeil le pouvoir final du ministre qui peut dire à la société locale qu'elle doit suivre ses

[Text]

seem to be saying that you will have to bite your tongue and live with it.

Mr. Mann: I think, Mr. Chairman, that is really a political-science question. Let me answer it, if I can. If, for example, the ports bill passes through with necessary amendments and there is a regional advisory council, which is made up of all these experts, as Mr. Sinclair has described it, and they send a message back to the minister advising that the minister's judgment about the Japanese automobile fuss is detrimental to the shipment of coal from Prince Rupert, or whatever, and might even be working against federal government policy in that specific issue, the minister—it would seem to me, as a Canadian citizen and as a Canadian businessman—must have the authority to say, thank you very much for your advice but I cannot take it. Do this.

The Chairman: Thank you very much. Mr. Cook.

Mr. Cook: First of all, Mr. Mann, I would like to say that I thought your initial presentation was just excellent. Not only was it excellent, I thought it was fair—and, Dick, you and I have been around this block before.

You did also say that over the years the Port of Vancouver has slipped behind. I presume you mean that it has slipped behind because of the centralized control of the National Harbours Board in Ottawa. Is that correct?

Mr. Mann: I do not know why it has slipped behind, Mr. Cook. I just notice in my travels throughout the world that—and please, if I may, none of my remarks are intended to criticize the present administration of the Port of Vancouver, whether it is efficient or not; I think it is efficient and our objective is to help it to be more efficient, so it is the rate of improvement that we are all concerned about, I am sure. My observations around the world, Mr. Cook, are that other ports seem to be growing in their capacity to deliver goods at a faster rate than the Port of Vancouver is growing. You are aware, sir, that in 1950 Japan totally decentralized their port system, so that practically every port in Japan is a total entity unto itself, operating on its own, as opposed to this centralized Ottawa control that we have of the ports in Canada.

• 1705

You said, sir, that there were many operators—and I believe that was your expression in your statement—who thought this bill was marginally worse. I can take from that then that this is not a total consensus view of all of the organizations you represent here today—that there are many operators who do not like this bill.

Mr. Mann: Well Mr. Cook, Mr. Chairman, I said that was a perception of many of our members and I asked specifically why and what they meant. I would like to answer, at the same time, Mr. Sinclair's remark that it surprises him that this perception still persists.

[Translation]

directives? Vous semblez dire que vous devez serrer les dents et accepter la situation.

M. Mann: C'est une question qui rejoint la science politique plus qu'autre chose, monsieur le président. Je puis essayer d'y répondre cependant. Il me semble que si ce projet de loi est adopté avec les amendements nécessaires, qu'il y ait un conseil consultatif régional, formé de tous les experts décrits par M. Sinclair, et que ce conseil consultatif fasse savoir au ministre que sa décision relative aux automobiles japonaises, par exemple, risque de nuire aux expéditions de charbon de Prince Rupert ou à d'autres exportations, risque même d'aller à l'encontre de la politique du gouvernement fédéral en la matière, le ministre en tant que citoyen canadien et en tant qu'homme d'affaires canadien, devrait avoir le pouvoir de dire, merci beaucoup de vos conseils, mais j'ai décidé de ne pas les suivre. Vous devez faire telle chose.

Le président: Merci beaucoup. Monsieur Cook.

M. Cook: Je dois vous dire d'abord, monsieur Mann, que j'ai trouvé votre exposé excellent. Non seulement il était intéressant, mais il démontrait un souci d'équité. Vous et moi, Dick, n'en sommes pas à nos premières armes.

Vous avez bien dit qu'au fil des ans, le port de Vancouver a perdu du terrain. Je suppose que vous attribuez ce fait au contrôle centralisé exercé par le Conseil des ports nationaux à Ottawa.

M. Mann: Je ne sais pas pourquoi il a perdu du terrain, monsieur Cook. J'ai remarqué lors de mes voyages un peu partout dans le monde... je tiens à vous dire en passant que mes observations n'ont pas pour but de faire la critique de l'administration actuelle du port de Vancouver, qu'elle soit efficace ou non; je pense qu'elle est efficace et notre objectif est de l'aider à l'être plus encore. C'est le rythme avec lequel le port de Vancouver doit progresser qui nous intéresse tous. J'ai remarqué, donc, lors de mes voyages dans le monde, que les autres ports semblent accroître leur capacité de livrer des marchandises à un rythme plus rapide que le port de Vancouver. Vous devez savoir qu'en 1950, le Japon a totalement décentralisé son réseau portuaire, de sorte que chaque port au Japon est maintenant considéré comme une entité en soi, autonome, contrairement à ce qui se fait au Canada où le contrôle est exercé à partir d'Ottawa.

Vous avez déclaré, monsieur, que de l'avis de nombre de spécialistes, ce projet de loi était marginalement pire. Je dois donc en conclure que ce n'est pas l'avis unanime de tous les organismes que vous représentez et que beaucoup n'aiment pas du tout le texte en question.

M. Mann: Ma foi, j'ai déclaré que c'était ainsi que le voyaient beaucoup de nos membres et c'est pourquoi je leur ai demandé ce qu'ils voulaient dire exactement. Je répondrai d'autre part à M. Sinclair qui semblait surpris qu'une telle vue subsiste.

[Texte]

There is a specific example that I can bring to you—and I checked as recently as this morning with Mr. Spoke on the telephone. I said some people tell me that they are afraid that this bill is marginally worse; what do they mean?

The answer I got, not from Mr. Spoke but from Mr. Peter White who is a member of our task force and who attended, Chuck, at a meeting we had at the North Vancouver Chamber of Shipping, was that he believes the profits which are earned in the Port of Vancouver now somehow stay within the control of the Port of Vancouver manager. That is what he believes. He also believes that those profits which previously would have been transferred to the government treasury would go to a central banking agency, perhaps, as proposed under the new bill. So he perceives that what he had as profit—which he could keep in his own bank account—is now in somebody else's bank account. By that he means it is marginally worse. Whether that is a fact or not, sir, it is only a perception that I bring to you.

The Chairman: Do you wish to comment on that, Mr. Sinclair?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, I think the only comment I could make is that this is probably a perception of someone who has not really had the benefit of an examination of the policy in the bill in some considerable detail. There are provisions in the bill even at the present time, aside from the amendments, that indicate that before any surplus revenue would ever be declared the six-year capital investment plan of the local port corporation would be taken into account.

Now, if that does not provide for the financing of their capital expenditures or their retention of their earnings, I do not know what would. If they are earning profits in excess of that, maybe they are charging too much money for what they do.

The Chairman: Mr. Cook.

Mr. Cook: Mr. Mann, you are looking at the bill, you are listening very carefully to the most distinguished Mr. Sinclair—and he is a distinguished man and, I believe, a truthful man. However, Mr. Sinclair is not going to be making the decisions. He is not going to be making the decisions that the Canada Ports Corporation will make in terms of what the amount will be that Vancouver may spend without recourse to the central authority. He is not making decisions in regard to who gets appointed to the various boards and, quite frankly, by fall we may have a different minister who will not be bound by the minister's comments in regard to who will be appointed.

When it says management skills in there, you realize of course that could be a turkey farmer from Chilliwack, who has had a good deal of experience in management of a turkey farm, appointed to the ports board in that local ports corporation in Vancouver because he happens to be a good defeated Liberal candidate. Now, we have seen enough patronage of defeated Liberals in the past. I have little faith in terms of what they are saying to us about these things—and it is not written that they have to do any of these things.

[Traduction]

L'exemple précis que je puis vous présenter, et je l'ai vérifié ce matin même au téléphone avec M. Spoke. Je vous ai dit que certains m'ont déclaré qu'ils avaient peur que ce projet de loi soit marginalement pire; que veulent-ils dire par là?

Ce que l'on m'a répondu, et ce n'était pas M. Spoke mais M. Peter White qui fait partie de notre groupe de travail et qui était présent à la réunion que nous avons eue à la *North Vancouver Chamber of Shipping*, c'est que les bénéfices réalisés maintenant dans le port de Vancouver sont contrôlés par le gérant du port. Il m'a également dit que ces bénéfices qui auparavant auraient été transférés au trésor public seraient versés à un organisme bancaire central d'après les dispositions du nouveau projet de loi. Il estime donc que ce qu'il considérerait comme un bénéfice, ce qu'il pouvait garder à son compte bancaire personnel, se trouve maintenant dans le compte bancaire de quelqu'un d'autre. C'est ce qu'il entend par marginalement pire. Que ce soit vrai ou non, c'est sous cette optique que le projet de loi est perçu.

Le président: Voulez-vous répondre, monsieur Sinclair?

M. Sinclair: Monsieur le président, je crois que tout ce que je puis dire, c'est que c'est probablement la façon dont le texte est perçu par quelqu'un qui n'a pas pu vraiment examiner les principes généraux du projet de loi. Il contient en effet des dispositions mêmes à l'heure actuelle sans compter les amendements, selon lesquelles avant que l'on ne déclare des revenus excédentaires, le plan d'investissement de six ans de la société de port local serait pris en considération.

Si cela ne permet pas de financer les dépenses ni de garder les bénéfices, je ne sais pas ce qui le ferait. S'ils gagnent des bénéfices supplémentaires, peut-être est-ce parce qu'ils imposent des tarifs trop élevés.

Le président: Monsieur Cook.

M. Cook: Monsieur Mann, vous avez le projet de loi, vous écoutez très attentivement le très distingué M. Sinclair, et je le crois tout à fait sincère, mais ce n'est pas lui qui rendra les décisions. Ce n'est pas lui qui décidera pour la Société canadienne des ports les sommes que pourra dépenser Vancouver sans avoir recours aux instances centrales. Ce n'est pas lui non plus qui décidera qui sera nommé aux divers conseils et, très franchement, nous pourrions très bien avoir un autre ministre à l'automne qui ne se sentira absolument pas lié par les observations du ministre actuel quant aux nominations.

Lorsqu'il est question de compétence de gestion, on comprend bien sûr que ce pourrait aussi bien être un éleveur de dindes de Chilliwack qui a une bonne expérience dans la gestion d'un élevage de dindes, et qui pourrait être nommé au conseil local du port de Vancouver tout simplement parce qu'il était candidat libéral aux dernières élections. On a déjà vu suffisamment de cas semblables. Je ne crois pas beaucoup tout ce que l'on nous dit à ce sujet et rien n'est écrit qui puisse les obliger à agir d'une façon ou d'une autre.

[Text]

Now then, Mr. Mann, what is the Board of Trade going to do if suddenly they wake up one morning with this law they have endorsed and find out that they have really been had?

The Chairman: Mr. Mann, if you wish.

• 1710

Mr. Mann: Yes, sir, I do wish. It is very important, sir, for you people to understand that we are essentially lay people. We are a consensus. We are a collection of expertise, and therefore we are probably collectively a little watered down—but, again, I guess that is the great Canadian tradition. But we trust the legislators. We trust you as draftspersons of this legislation. All we can do is bring you our perceptions, our concerns, and work through these iterations with you. We, for instance, share many of the concerns that Mr. Cook has brought forward. I have to say again that all we can do is trust the draftsmen of the final bill and the final regulations to try to account for these concerns.

The Chairman: I would just like to remind you, Mr. Mann, that we are laymen, too. Thank God that it is not just up to the draftsmen.

Mr. Corbin: Lay persons.

The Chairman: Lay persons, thank you. Mr. Cook.

Mr. Cook: No further questions.

The Chairman: Thank you. Mrs. Mitchell.

Mrs. Mitchell: I was actually putting my hand up to react to one of the points raised by Mr. Cook, but I will mention that, though, if I may, because Mr. Mann, when he began speaking, I think said that he represented the position of the City of Vancouver, or at least the mayor, as I understand. I have been following this very carefully in co-operation with all the documents of the Atomic Advisory Commission, and certainly any material I have, both written and in consultation, indicates that they feel this is a much better bill than the previous one; and, except for the qualification that I made earlier, which we have an amendment coming through to improve, they seem to approve it. So I cannot quite understand why Mr. Mann says he is representing the position of the City of Vancouver.

The Chairman: Mr. Mann.

Mr. Mann: Mr. Chairman, I am sorry if I misled you. I did not mean to. I cannot represent the City of Vancouver. I only say that we have been co-operating with the City of Vancouver. Mr. Sid Fancy was in our offices recently. He had a telephone call with Mr. Fraser to get his advice on procedures and what not. It turns out that the paper Mr. Fancy submitted—and it eventually got to Mr. Sinclair—is very, very similar on an item-by-item account to the papers we have been sending through to Mr. Sinclair.

[Translation]

Ainsi, monsieur Mann, que va faire le *Board of Trade* si tout d'un coup il s'aperçoit qu'il s'est fait avoir en endossant un tel projet de loi?

Le président: Monsieur Mann, si vous voulez.

M. Mann: Oui, monsieur, je veux bien. Il est très important pour vous de comprendre que nous sommes essentiellement des profanes. Nous représentons un consensus de nombreux spécialistes si bien que collectivement, notre point de vue est peut-être un peu affaibli mais, là encore, je crois que c'est dans la ligne de la tradition canadienne. Nous faisons néanmoins confiance aux législateurs. Nous vous faisons confiance, vous qui rédigez ce projet de loi. Tout ce que nous pouvons faire c'est vous dire la façon dont nous le percevons, ce qui nous inquiète, et en discuter avec vous. Par exemple, nous partageons beaucoup des préoccupations exprimées par M. Cook. Il me faut toutefois répéter que tout ce que nous pouvons faire, c'est de faire confiance aux légistes qui prépareront le texte final et les règlements en espérant qu'ils tiendront compte des préoccupations que nous avons exprimées.

Le président: Je voudrais simplement vous rappeler, monsieur Mann, que nous sommes nous aussi profanes en la matière. Dieu merci, la loi ne relève pas uniquement des légistes.

M. Corbin: Des profanes.

Le président: Merci, monsieur Cook.

M. Cook: Pas d'autres questions.

Le président: Merci. Madame Mitchell.

Mme Mitchell: J'avais levé la main pour répondre à un des points soulevés par M. Cook mais puisque M. Mann a déclaré, si je ne m'abuse, qu'il représentait le point de vue de la ville de Vancouver, ou du moins du maire, je dois dire que je suis cela très soigneusement à l'aide des documents de la Commission consultative sur l'énergie atomique, et je puis dire que tout ce que j'ai pu lire et entendre à ce sujet semble indiquer qu'il s'agit d'un projet de loi bien meilleur que le précédent. A part les quelques réserves que je faisais tout à l'heure et l'amendement que nous entendons présenter, tout le monde semble l'approuver. Je ne comprends donc pas très bien pourquoi M. Mann dit qu'il représente la ville de Vancouver.

Le président: Monsieur Mann.

M. Mann: Monsieur le président, je suis désolé si je me suis mal fait comprendre. Ce n'était pas du tout là mon intention. Je ne représente pas la ville de Vancouver. J'ai simplement dit que j'ai collaboré avec la ville de Vancouver. M. Sid Fancy est venu à nos bureaux tout récemment, il a eu une communication téléphonique avec M. Fraser à qui il a demandé conseil sur les procédures, etc. Il se trouve que le document déposé par M. Fancy, et qu'a reçu M. Sinclair, est très similaire, point par point, au document que nous avons également soumis à M. Sinclair.

[Texte]

I think, Madam, we all support the thrust of the bill. Number one, I can only tell you that I do not represent the mayor and council. I simply telephoned him and asked him if I could carry his proxy. He said, or his executive assistant and the mayor have told me personally that we are all together with this thing now; we are in accord; carry the flag; take them my best wishes; there is nothing that the Vancouver Board of Trade and the City of Vancouver fundamentally disagree with on this particular bill.

Mr. Fancy, the economic development commissioner, expressed the identical concerns I have expressed in regard to the banking, and he reiterated these concerns verbally to Mr. Sinclair at a meeting in Vancouver recently.

So perhaps, Madam, what we have in the written word is very similar and the spoken word is not quite so similar. But I do not think there is anything fundamentally different between the City of Vancouver's position and the Board of Trade's position.

The Chairman: Thank you, Mrs. Mitchell. Mr. Fraser, you had another question you wanted to put to Mr. Mann.

Mr. Fraser: I have, Mr. Chairman. Might I ask what time you were planning on adjourning?

The Chairman: I would plan to adjourn at 6 o'clock.

Mr. Fraser: Okay, thank you very much.

Some hon. Members: 5.30.

An hon. Member: Oh, come on. We have been here all afternoon.

The Chairman: I am in the hands of the committee. I only do what the committee wishes. Mr. Deniger.

Mr. Deniger: I think we should stay as long as there are members who have questions for Mr. Mann this afternoon.

Mr. McRae: Mr. Chairman, I think on that point if that is the case, and members are drifting away, then perhaps we should finish when this question is... at that point and not take up any votes in this...

The Chairman: It is fine with me, if that is the wish of the committee.

An hon. Member: We have been here since 9.30.

The Chairman: Could we complete this afternoon's session when the questioning of Mr. Mann has been completed?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Mr. Fraser, please.

Mr. Fraser: Thank you very much, Mr. Chairman and colleagues.

Mr. Mann, you mentioned in your earlier remarks that you hoped there would be an amendment that would address the so-called banking system, and I think it has been made clear to you that there is an amendment along that line which will be

[Traduction]

Aussi, madame, je crois pouvoir dire que nous sommes tous favorables à l'intention du projet de loi. Premièrement, je peux vous dire que je ne représente ni le maire ni le conseil. Je lui ai simplement téléphoné pour lui demander si je pouvais me servir de sa procuration. Il m'a répondu, personnellement et par l'intermédiaire de son adjoint administratif que nous partageons les mêmes vues; que nous étions d'accord; que je pouvais me faire son porte-étendard; que ses vœux m'accompagnaient; que le *Vancouver Board of Trade* et la ville de Vancouver étaient fondamentalement en faveur de ce projet de loi.

M. Fancy, le commissaire au développement économique, a fait part des mêmes préoccupations que moi quant aux opérations bancaires et les répétées verbalement à M. Sinclair lors d'une réunion qu'ils ont eue récemment à Vancouver.

Ce qui est donc consigné par écrit est peut-être très similaire alors que les paroles le seraient moins. Je ne pense pas toutefois qu'il y ait quoi que ce soit de fondamentalement différent entre la position de la ville de Vancouver et celle du *Board of Trade*.

Le président: Merci, madame Mitchell. Monsieur Fraser, vous vouliez poser une autre question à M. Mann.

M. Fraser: Oui, monsieur le président. Puis-je vous demander à quelle heure vous penser ajourner?

Le président: A 18h00.

M. Fraser: D'accord, merci beaucoup.

Des voix: 17h30.

Des voix: Voyons! Nous sommes là depuis le début de l'après-midi.

Le président: C'est au Comité de décider. Je ne fais que ce que vous voulez. Monsieur Deniger.

M. Deniger: Je crois qu'il nous faut rester tant que les députés auront des questions à poser à M. Mann.

M. McRae: Monsieur le président, je crois que dans ce cas, et les députés semblent s'égarer un peu, il nous faudrait interrompre parce que la question sera épuisée et ne pas voter encore là-dessus...

Le président: Je n'y vois pas d'inconvénient, si c'est le vœu du Comité.

Une voix: Nous sommes ici depuis 9h30 ce matin.

Le président: Pourrait-on donc décider de terminer la séance de cet après-midi après épuisement des questions adressées à M. Mann?

Des voix: D'accord.

Le président: Monsieur Fraser, s'il vous plaît.

M. Fraser: Merci beaucoup, monsieur le président, et chers collègues.

Monsieur Mann, vous disiez tout à l'heure que vous espériez qu'un amendement porterait sur le soi-disant système bancaire et je crois que l'on vous a répondu très clairement qu'un

[Text]

presented, so I do not need to take up your time on that at the moment.

• 1715

You did mention, I think as your third point, that some of the people in the Vancouver area who are concerned about the bill were asking the question, what does credit mean in the so-called banking system? I think you went on to indicate that perhaps some of the people with whom you have been working are wondering if that credit can be used to go into the world banking system, or even into the domestic banking system of our own country, to get credit. I have not felt that the banking system as envisaged, and as explained by Mr. Sinclair to me a few nights ago, really was contemplating anything like that. Can you give us any idea of exactly what it is you want here, and then perhaps we could have Mr. Sinclair's comment; because certainly I have not until now had the feeling that any credit which would be accountable back to the Port of Vancouver could be used as collateral, if I could put it that way, against a bank loan somewhere else.

Mr. Mann: Mr. Chairman, I will be as brief as I can. The notion here is, as Mr. Fraser has explained it—it is quite well known in Canadian business that a project may have approval but may not have funds; a project may have approval from senior ministries, or from senior ministers, but may not have approval from Treasury Board. In British Columbia a hospital board can have full approval to call for tenders on a contract for a \$50 million hospital, but there may be no funds for it.

If the Port of Vancouver had approval to purchase five new cranes at \$5 million each, it would have \$25 million, and on the formula that Mr. Sinclair has explained, if it were clever enough simply to divide that up into contracts so it could have two and a half contracts of \$10 million each, and suddenly no funds were available and yet let us say the Port of Tacoma was competing and had a big order from Taiwan and was also contemplating improving and a race was on—if that letter of credit were really not a letter of credit, then the local port authority would suddenly be without funds.

If that is the Canadian system, then I guess we are happy with that. The idea of the central banking was a good one, and we support it; but it may raise more questions than it answers. It may just be a cosmetic or a question of terminology.

So our concern is, is if we do earn credits, if we earn surpluses, and that surplus is recorded in a big book, is that an honest-to-God trade surplus such that we can go into the world community and offer it as a credit? I do not know how you can help us with that.

Mr. Fraser: I wonder if we might ask Mr. Sinclair to comment on that.

[Translation]

amendement est en effet prévu si bien qu'il n'est pas nécessaire que j'insiste là-dessus pour le moment.

Vous avez, je crois, dit en troisième lieu que certains dans la région de Vancouver qui s'inquiètent du projet de loi demandaient ce que signifiait le crédit dans un tel système bancaire? Je crois que vous avez également indiqué que peut-être certains de ceux avec qui vous avez travaillé se demandent si ce crédit pourrait être utilisé dans le système bancaire international ou même dans le système bancaire canadien. Je n'ai pas l'impression que le système bancaire tel qu'il est envisagé, et tel qu'il a été expliqué par M. Sinclair il y a quelques jours, permettrait ce genre de choses. Pourriez-vous nous donner une idée de ce que vous voudriez vraiment voir là-dedans de sorte que M. Sinclair puisse nous répondre, car jusqu'ici, je n'ai pas du tout eu l'impression qu'un crédit qui pourrait être accordé au port de Vancouver pourrait être utilisé comme garantie pour un autre emprunt bancaire.

M. Mann: Monsieur le président, je serai aussi bref que possible. Comme l'explique M. Fraser, on sait bien dans le monde des affaires canadien qu'on peut parfois approuver des projets sans qu'il y ait les fonds nécessaires; peut-être des ministères ou des ministres approuvaient-ils des projets alors que le Conseil du Trésor ne les aurait pas approuvés. En Colombie-Britannique, un conseil d'hôpital peut recevoir l'autorisation de faire un appel d'offres pour la construction d'un hôpital de 50 millions de dollars sans qu'il y ait de fonds à cet effet.

Si le port de Vancouver voyait approuver l'achat de cinq nouvelles grues à 5 millions de dollars pièce, cela représenterait 25 millions de dollars et d'après la formule expliquée par M. Sinclair, s'il avait l'intelligence de diviser cette somme en deux contrats et demi de 10 millions de dollars chacun et que l'on s'aperçoive tout d'un coup qu'il n'y avait pas de fonds alors que par exemple le port de Tacoma recevait une grosse commande de Taiwan et envisageait aussi d'améliorer son équipement, ces deux ports seraient en concurrence si la lettre de crédit n'en était pas réellement une si bien que les instances portuaires locales se retrouveraient tout d'un coup sans fonds.

Si c'est le système canadien, je crois que nous pouvons nous en satisfaire. L'idée d'un organisme bancaire central était bonne et nous y sommes favorables mais cela peut susciter davantage de questions que de réponses. C'est peut-être simplement une question de terminologie.

Notre inquiétude est donc que si nous obtenons des crédits, si nous gagnons des excédents, excédents qui sont consignés dans un grand livre, qui sont tout ce qu'il y a de plus honnête et de plus normal, nous voudrions pouvoir présenter cela comme crédit auprès du système bancaire international. Je ne sais pas si vous pouvez nous aider à ce sujet?

M. Fraser: Peut-être pourrait-on demander à M. Sinclair de nous dire ce qu'il en pense?

[Texte]

I might, just for your own information, Mr. Mann, point out—and if I do not have this completely straight, Mr. Sinclair can correct me; but we did go into this in considerable detail last week. Mr. Sinclair's view was that it would not be likely that the Port of Vancouver, or for that matter any port, would be putting up very much in the way of funds surplus to their own requirements, because if I remember what Mr. Sinclair said correctly, he felt that the business plans of the port would probably be accurate enough so there was not very much chance of a surplus being left over. But in any event, now that you have raised this question of credit to possibly be used as collateral, perhaps we could have Mr. Sinclair's comment.

• 1720

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, Mr. Fraser is quite correct in the comments he made. What I was saying to the committee the other evening was the fact that the ports business is very capital-intensive business. Any new container terminal or Ro-Ro facility, coal terminal, whatever, is very, very expensive. Ports tend to be very capital intensive.

The reason the ports are relatively flush with cash at the moment has been that the government has been very generous in the refinancing proposal of the NHB ports in forgiving the debt but not reducing any of the existing working capital in the ports. That has left Vancouver with the ability to finance Roberts Bank, Vanterm, Lynnterm, the cranes and the Clarke Drive Overpass out of existing funds within the Port of Vancouver. The same situation pertains in the Port of Montreal. However, when those capital projects are completed, that initial reserve of money is there, and knowing that ports are capital intensive, knowing that the bill provides for consideration of the six-year capital investment program of the port in deciding whether or not there are any surplus funds, I suggest that this whole issue of surplus funds has been vastly overplayed and overstated. I think I used the words that perhaps we were the victims of our own ingenuity. In attempting to give the ports the best deal in the world, we actually set them up in an extremely healthy financial situation, and to their benefit.

I went on further to say that it was not the business of ports to generate huge amounts of funds in excess of their own requirements, that if that was starting to happen then the port should begin to look at the scale of their own charges to be more competitive with the Portlands, the Seattles, the Bostons and the New Yorks. I think this whole issue has been grossly overplayed.

The other night, as perhaps Mr. Fraser will recall, I referred to the Harbour Commissions Act where an even more onerous provision has existed since 1964. The harbour commissions have been profitable ever since that period of time and there has never been a recapture of surplus funds, even though the provisions in the Harbour Commissions Act, if you refer to it, are much more onerous than what is in Bill C-92. Therefore, I

[Traduction]

J'ajouterais pour votre gouverne, monsieur Mann, et si je me trompe un peu, M. Sinclair pourra me corriger; mais nous avons envisagé les choses dans le détail la semaine dernière et j'ai cru comprendre que M. Sinclair jugeait qu'il était peu probable que le port de Vancouver, ou tout autre port d'ailleurs, ait beaucoup de fonds excédentaires par rapport à ses propres besoins car les plans d'exploitation du port seraient probablement suffisamment exacts pour qu'il y ait peu de risques de se retrouver avec des excédents. De toute façon, maintenant que vous venez de soulever cette question de crédit qui pourrait servir de garantie, peut-être pourrions-nous entendre ce que M. Sinclair peut nous dire à ce sujet.

M. Sinclair: Monsieur le président, M. Fraser a tout à fait raison. Ce que j'expliquais au Comité l'autre soir, c'est que l'industrie portuaire est utilisatrice de gros capitaux. Toute nouvelle installation portuaire pour conteneurs, pour chargement—déchargement roulant, pour charbon, pour quoi que ce soit du genre, enfin, tout cela coûte énormément cher. Les ports exigent de gros capitaux.

La raison pour laquelle les ports ont beaucoup d'argent liquide à leur disposition, pour le moment, c'est que le gouvernement a été très généreux lorsqu'est venu le moment de refinancer les ports relevant de la Commission des ports nationaux en effaçant la dette sans toucher le fonds de roulement qu'avaient déjà ces ports. C'est ce qui a permis à Vancouver de financer Roberts Bank, Vanterm, Lynnterm, les grues et la Clarke Drive Overpass en se servant des fonds propres du port de Vancouver. La même situation vaut pour le port de Montréal. Cependant, quand ces grands travaux seront terminés, cette réserve initiale de fonds est là et sachant que les ports ont un énorme besoin de capitaux, sachant que le projet de loi prévoit qu'on doit tenir compte du programme d'investissement en immobilisations de six ans du port pour savoir s'il y a des fonds excédentaires ou non, il me semble que toute cette question de fonds excédentaires a été montée en épingle. Il me semble avoir dit que nous étions peut-être les victimes de notre propre ingéniosité. En essayant de traiter les ports le mieux possible, nous les avons mis en situation financière extrêmement intéressante et, qui plus est, à leur grand avantage.

J'ai même dit que la raison d'être des ports n'était pas d'amasser d'énormes sommes d'argent excédant leurs propres besoins et que si cela devait se produire, il faudrait qu'ils changent leur tarif pour mieux concurrencer les ports comme Portland, Seattle, Boston et New York. Je crois que toute cette question a été montée en épingle.

L'autre soir, comme se le rappellera peut-être M. Fraser, j'ai parlé de la loi sur les commissions portuaires qui contient une disposition encore plus onéreuse depuis 1964. Les commissions portuaires ont été rentables depuis cette époque et les fonds excédentaires n'ont jamais été récupérés même si les dispositions de cette loi sont beaucoup plus onéreuses que celles qui se trouvent au Bill C-92. Je me suis donc fondé sur le critère de

[Text]

used the criteria of past experience. I used the criteria of the capital-intensive nature of the port. I used the criteria of the refinancing of the ports and the ability to completely sustain all the existing capital projects they had on the books so that the ports would start off with a clean slate, unencumbered by debt, as a very advantageous position for the ports to be in, and I think this concern about dividend stripping is, in my opinion, a red herring.

Mr. Fraser: Mr. Chairman, on the question of if there was in fact a surplus and a credit—my question is directed to Mr. Sinclair because it is the exact point that Mr. Mann raised—could that be used as credit to raise funds for capital expenditures which perhaps Treasury Board was not in a position to improve?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, at the present time we do not get any capital projects approved for which we have not established funding. That is one of the quid pro quos as part of the refinancing of December 1980, that the financing base is established and approved when we go forward with the project to Treasury Board. So at the time we get the approval, we in fact have the commitment for the funding because we identify what the funding base is. It is either from working capital, from loans from the government, grants from the government or a combination of any two or all three.

• 1725

If we did not have the central banking concept, then it would be conceivable that every time we have a capital project, or most times we have capital projects, we would be going back to the federal treasury and they would be providing the financing. What we are doing with the central banking concept is improving the circulation of money within the port system to be invested not in securities but in wharves, piers, terminals and what-have-you, reducing the individual demands on the federal treasury in consideration for which the federal treasury stands behind the Canada Ports Corporation to the extent of the capital investment that has been approved by the Treasury Board.

So I think the answer to the question as I understood it, where Mr. Mann was concerned about whether or not the federal cash would be there when port *x* needed it, is that I cannot commit the future cash projections of the Government of Canada. That is up to the members of the House of Parliament to do.

Mr. Fraser: You are very wise not to get in with them.

Mr. Sinclair: But I am quite confident that this particular scheme is a very viable one, one that acts to the benefit of the ports, as I indicated earlier, in preserving the autonomy. I have maintained that autonomy is more a function of your financial independence than your alphabetical designation. It does not matter whether you are Schedule C or Schedule D. If you are financially dependent on the federal treasury, then you are going to have the constraints and the approvals and all the rest of it.

[Translation]

l'expérience passée. Il y a aussi ce fait que les ports sont utilisateurs de gros capitaux. Je me suis aussi reporté aux critères de refinancement des ports et de la possibilité qu'ils avaient de mener à terme tous les projets déjà en voie afin que les ports puissent faire table rase et recommencer sans aucune dette, ce qui constitue une situation très avantageuse pour les ports et je crois que toute cette question de dilapidation par dividende ne sert qu'à donner le change.

M. Fraser: Monsieur le président, quant à savoir s'il existait un véritable excédent et un crédit... je pose ma question à M. Sinclair parce qu'il s'agit justement de la question posée par M. Mann... Pourrait-on se servir de cet excédent comme crédit pour emprunter afin de financer certains gros travaux que le Conseil du Trésor ne serait peut-être pas en mesure de financer?

M. Sinclair: Monsieur le président, à l'heure actuelle il n'existe aucun projet d'investissement qui ait été approuvé et qui ne soit déjà financé. C'est une des conditions de ce refinancement de décembre 1980, c'est-à-dire qu'on trouve d'abord le financement, qu'il soit approuvé et que nous présentons ensuite le projet au Conseil du Trésor. Donc, lorsque nous obtenons l'autorisation, le financement est déjà assuré. Soit qu'on se serve du fonds de roulement, soit qu'on obtienne des prêts du gouvernement, des subventions ou que l'on ait recours à une combinaison de ces trois facteurs.

S'il n'y avait pas ce concept de la banque centrale, il serait concevable que toutes les fois que s'annonce un grand projet d'équipement, il faille retourner au Trésor fédéral qui nous financerait ensuite. Avec ce concept de banque centrale, nous facilitons la circulation des fonds au sein du système portuaire, fonds qui seront investis non pas en valeurs mobilières, mais en quais, en terminus et en installations portuaires de tout genre, diminuant ainsi la charge pour le Trésor fédéral en retour de quoi le trésor fédéral offre des garanties pour la Société canadienne des ports jusqu'à la limite autorisée par le Conseil du Trésor.

Pour répondre, donc, à la question de M. Mann, à savoir si oui ou non il y aurait de l'argent fédéral quand tel ou tel port en aurait besoin, je dois dire tout simplement que je ne puis engager le gouvernement du Canada pour l'avenir. Il revient au Parlement de prendre ce genre d'engagement.

M. Fraser: Vous avez été très sage de ne pas vous embarquer dans le même bateau qu'eux.

M. Sinclair: Je suis sûr que ce projet précis est très rentable, que c'est un projet qui jouera à l'avantage des ports et sauvegardera leur autonomie. J'ai toujours dit que l'autonomie est beaucoup plus fonction de l'indépendance financière que d'une désignation alphabétique quelconque. Peu importe si vous êtes inscrit à l'annexe C ou à l'annexe D. Si vous dépendez, financièrement, du Trésor fédéral, il vous faudra subir toutes les contraintes et obtenir toutes les approbations et subir le reste de la chinoiserie administrative.

[Texte]

So, in my opinion, if the ports want to pursue the objective of autonomy and being able to do their own thing, then they should take every step possible to see that their demands on the federal treasury are minimized to the greatest possible degree; and in so doing, they establish their track record and contribute to their own objective.

Mr. Fraser: I wonder, Mr. Chairman, if Mr. Sinclair could zero in on the specific point that Mr. Mann made, and that is: if there were a surplus to the credit of the Port of Vancouver and if the Port of Vancouver then wanted to go into a capital expenditure, could the port draw on that account which theoretically is to their credit? That is the first part of the question. If they did not draw on it, could they use it as credit to raise money somewhere else?

The Chairman: Mr. Sinclair.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, the answer to the first part of your question is yes and the answer to the second part of your question is no.

Mr. Fraser: Now, that is clear.

The Chairman: And precise. Is that it, Mr. Fraser?

Mr. Fraser: I have just one other point, I think, Mr. Chairman. Mr. Mann raised the question of the \$1 million ceiling. Now, there has been some explanation of that. Could I ask you, sir, if you are now satisfied that is perhaps a misconception on the part of some of your members or some of the people with whom you have been working, or do we still have a problem here?

Mr. Mann: Mr. Chairman, I am delighted with that explanation. I think that is not generally understood, I can assure you, and \$10 million per contract is absolutely delightful. I hesitate to suggest, though, that you might actually want to look at that again. Those of us who are in the contracting business will have all sorts of fun with that. We can divide major contracts up in the \$10 million fast-tracking. It is a well-known device in the contracting business, and if that is the kind of flexibility the port authorities have, then that is super news. I am sure there are all sorts of safeguards that would not allow anybody to abuse that.

• 1730

Mr. Fraser: Well, Mr. Chairman, I should, having had many years in a courtroom, advise the witness not to say another word. Just leave it at that.

The Chairman: That sounds like a good note on which to end this session.

Mr. Siddon: Could I just have one brief question, please, first, for about 30 seconds?

The Chairman: Now watch this briefness, yes.

Mr. Siddon: I am sorry, Mr. Mann, I came in late during your presentation, but I notice in the letter that you brought from Mr. Bennett of the Council of Forest Industries of B. C., at the top of page 3, there is reference to a provision lacking in Bill C-92 and that was with respect to the ability of a local

[Traduction]

Donc, à mon avis, si les ports veulent assurer leur autonomie et agir en conséquence, ils devraient tout faire en leur pouvoir pour veiller à demander le moins possible au Trésor fédéral; ce faisant, ils prouvent qu'ils ont les possibilités voulues et réussissent à imposer leur objectif.

M. Fraser: Je me demande, monsieur le président, si M. Sinclair pourrait répondre directement à la question précise posée par M. Mann, à savoir s'il y avait un surplus au crédit du port de Vancouver et que le port de Vancouver veuille alors engager des capitaux, le port pourrait-il se servir de ce montant, qui, en théorie, a été porté à son crédit? Voilà la première partie de la question. Sinon, pourrait-il s'en servir comme garantie pour emprunter ailleurs?

Le président: Monsieur Sinclair.

M. Sinclair: Monsieur le président, la réponse à la première partie de votre question est oui et à la deuxième, non.

M. Fraser: Voilà qui est clair.

Le président: Et précis. C'est tout, monsieur Fraser?

M. Fraser: Une autre question, monsieur le président. M. Mann a posé cette question du plafond d'un million de dollars. On nous a fourni certaines explications à ce sujet. Pourrais-je vous demander, monsieur, si vous croyez maintenant que certains de vos subordonnés ou collègues ont mal compris la chose ou existe-t-il encore un problème à ce propos?

M. Mann: Monsieur le président, cette explication me satisfait. Je crois que ce n'est pas ainsi qu'on comprend la chose en général et je puis vous assurer que ce montant de \$10 millions par contrat nous réjouit. J'hésite cependant à dire que vous aimeriez peut-être revoir cette question encore une fois. Les entrepreneurs parmi nous pourront s'amuser à leur guise. Nous pouvons diviser les gros contrats en plusieurs contrats de 10 millions de dollars. On connaît bien ce truc dans le métier et si c'est là le genre de souplesse dont peuvent faire preuve les autorités portuaires, c'est fantastique. Je suis sûr qu'il y a toutes sortes de garanties, par ailleurs, que personne ne pourra abuser du système.

M. Fraser: Eh bien, monsieur le président, ayant pratiqué plusieurs années devant les tribunaux, je dois conseiller à notre témoin de ne plus dire un mot. Qu'il s'en tienne là.

Le président: Ce ne me semble être le bon moment pour lever la séance.

M. Siddon: Une question très courte, s'il vous plaît, tout d'abord, environ 30 secondes?

Le président: Respectez cette brièveté, allez-y.

M. Siddon: Je suis désolé, monsieur Mann, je suis arrivé après le début de votre intervention, mais je vois dans la lettre de M. Bennett que vous nous faites tenir, celle du *Council of Forest Industries of B.C.*, au haut de la page 3, il est question d'une disposition manquante au Bill C-92 concernant la possi-

[Text]

port corporation to change status and become a harbour commission port, which would then give it more autonomy than this bill will provide. Does the Vancouver Board of Trade concur with that request, bearing in mind the statement made in this letter that the present bill hinders the ability of profitable ports to realize greater autonomy at any time in the future? Do you concur with COFI on this matter?

Mr. Mann: Mr. Siddon, Mr. Chairman, I think my best attempt at answering you is that we shared this concern with the Council of Forest Industries. However, there have been several meetings with Mr. Sinclair, at which time members of COFI did not attend, where Mr. Sinclair and the minister explained in some detail, and I am sorry I cannot repeat it all because I do not remember it. But they satisfied us at the time that we ought not to be so concerned as this paragraph would still indicate. So our concerns have to a large extent been allayed by the explanations we have been given, and those explanations are recorded but I do not have them here.

Mr. Siddon: I suppose, Mr. Mann, you would not object if some of us continue to press for that provision in the coming days. Perhaps Mr. Sinclair will grant us the same explanations he gave to you. Thank you.

The Chairman: Mr. Sinclair.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, that provision is already in the bill. It is written in what is somewhat confusing language, and one of the amendments the government is prepared to advance is a simplification of that wording to make it abundantly clear that a National Harbours Board port can transfer to harbour commission status. We do admit that the way the legislation is worded up to now does leave some room for confusion in understanding it. But nevertheless, in the legislation as it is written now, the ability is there to go from a corporate port under the Canada Ports Corporation to a harbour commission port.

Mr. Siddon: Then, Mr. Chairman, presumably Mr. Sinclair would not object if we tidied up the language a bit and made it more obvious.

The Chairman: He is doing that, with an amendment.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, that is what I said, that we would be proposing language which would make it more clear so that you would be able to understand it.

Mr. Siddon: Fine, thank you.

The Chairman: I think then we have hopefully cleared up some of the perceptions, Mr. Mann, that you had when you came here today, and I hope you will be going back to Vancouver somewhat more happy with the bill than you were when you arrived today.

[Translation]

bilité qu'aurait une société de port locale de changer de statut pour devenir une commission portuaire, ce qui lui donnerait alors plus d'autonomie que ne le prévoit le présent projet de loi. Est-ce que la Chambre de commerce de Vancouver est d'accord avec cette demande, tout en n'oubliant pas la déclaration qui se trouve dans cette lettre selon laquelle le projet de loi actuel empêcherait les ports rentables d'atteindre une plus grande autonomie à l'avenir? Êtes-vous d'accord avec le COFI à ce sujet?

M. Mann: Monsieur Siddon, monsieur le président, la meilleure réponse serait de vous dire que nous partageons cette préoccupation du *Council of Forest Industries*. Cependant, les membres du COFI n'ont pas été présents à quelques réunions que nous avons eues avec M. Sinclair, réunions au cours desquelles M. Sinclair et le ministre ont expliqué cette question avec certains détails et je suis désolé de ne pouvoir tout répéter parce que je ne me souviens pas de tout ce qui a été dit. Cependant, ils nous ont convaincus, à l'époque, que ce paragraphe ne devrait pas nous préoccuper outre mesure. Donc, ces explications ont tout de même réussi à tranquiliser les esprits, ces explications font partie d'un compte rendu, mais je ne l'ai pas ici avec moi.

M. Siddon: J'imagine, monsieur Mann, que vous n'auriez aucune objection à ce que quelques-uns d'entre nous continuent d'exiger que soit incluse cette disposition. Peut-être M. Sinclair nous donnera-t-il la même explication qu'il vous a donnée. Merci.

Le président: Monsieur Sinclair.

M. Sinclair: Monsieur le président, cette disposition se trouve déjà inscrite dans le projet de loi. Elle est libellée de façon peut-être confuse et l'un des amendements que veut présenter le gouvernement simplifie ce libellé de façon qu'il soit très clair qu'un port relevant du Conseil des ports nationaux peut changer de statut pour devenir commission de port. Le libellé actuel du projet de loi, nous le reconnaissons, prête quelque peu à confusion. Néanmoins, dans la loi telle qu'elle est présentement libellée, il est possible de passer de société de port relevant de la Société canadienne des ports à commission de port.

M. Siddon: Monsieur le président, il me semble que M. Sinclair n'aurait alors aucune objection à modifier quelque peu le libellé pour que tout cela soit plus clair.

Le président: C'est justement ce qu'il fait avec un amendement.

M. Sinclair: Monsieur le président, c'est ce que j'ai dit, que nous proposerions un libellé pour tout simplifier de façon que ce soit plus compréhensible.

M. Siddon: Parfait, merci.

Le président: J'espère donc, monsieur Mann, que nous avons réussi à faire disparaître certaines de vos préoccupations et que vous retournerez à Vancouver plus heureux de ce projet de loi qu'à votre arrivée ici aujourd'hui.

[Texte]

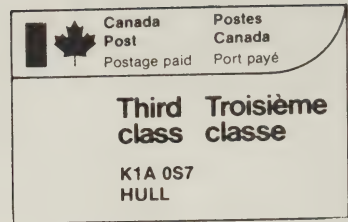
I thank you on behalf of the committee for coming, and I hope that your experience here has been a valuable one. Thank you very much, sir.

With that I adjourn the committee until 8 o'clock tonight.

[Traduction]

Au nom du Comité, je vous remercie d'être venu et j'espère que votre présence ici vous aura été utile. Merci beaucoup, monsieur.

La séance est levée jusqu'à 20h00 ce soir.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Printing Office,
Supply and Services Canada,
45 Sacré-Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Imprimerie du gouvernement canadien,
Approvisionnement et Services Canada,
45, boulevard Sacré-Coeur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

WITNESSES—TÉMOINS

At 9:30 a.m. and 11:00 a.m.:

From the Department of Transport:

Mr. Gordon M. Sinclair, Administrator, Canadian Marine
Transportation Administration.

At 3:30 p.m.:

From the Vancouver Board of Trade, Vancouver, B.C.:

Mr. R.C. Mann, Immediate-Past Chairman.

From the Department of Transport:

Mr. Gordon M. Sinclair, Administrator, Canadian Marine
Transportation Administration.

A 9h30 et 11 heures du matin:

Du ministère des Transports:

M. Gordon M. Sinclair, administrateur, Administration
canadienne du transport maritime.

A 3h30 de l'après-midi:

De la Chambre de Commerce de Vancouver, Vancouver, C.B.:

M. R.C. Mann, ancien président.

Du ministère des Transports:

M. Gordon M. Sinclair, administrateur, Administration
canadienne du transport maritime.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 74

Tuesday, July 6, 1982

Chairman: Mr. Maurice A. Dionne

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 74

Le mardi 6 juillet 1982

Président: M. Maurice A. Dionne

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des*

Transport

Transports

RESPECTING:

Bill C-92, An Act to amend the National Harbours Board Act, the Government Harbours and Piers Act, the Harbour Commissions Act, the Canada Shipping Act and the Fishing and Recreational Harbours Act

CONCERNANT:

Bill C-92, Loi modifiant la Loi sur le Conseil des ports nationaux, la Loi sur les ports et jetées de l'État, la Loi sur les Commissions de port, la Loi sur la marine marchande et la Loi sur les ports de pêche et plaisance

WITNESS:

(See back cover)

TÉMOIN:

(Voir à l'endos)



First Session of the
Thirty-second Parliament, 1980-81-82

Première session de la
trente-deuxième législature, 1980-1981-1982

STANDING COMMITTEE ON
TRANSPORT

Chairman: Mr. Maurice A. Dionne

Vice-Chairman: Mr. Pierre Deniger

Benjamin	Forrestall
Bockstael	Fraser
Cook	Gimaïel
Corbin	Laniel
Flis	MacBain

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: M. Maurice A. Dionne

Vice-président: M. Pierre Deniger

Messrs. — Messieurs

Mazankowski	Mitchell (Mrs.)
McCain	Roy
McDermid	Siddon
McRae	Turner—(20)

(Quorum 11)

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 65(4)(b)

On Tuesday, July 6, 1982:

Mr. Roy replaced Mr. Campbell (*LaSalle*);

Mr. Laniel replaced Mr. Gourd;

Mr. Gimaïel replaced Mr. Harquail.

Conformément à l'article 65(4)b) du Règlement

Le mardi 6 juillet 1982:

M. Roy remplace M. Campbell (*LaSalle*);

M. Laniel remplace M. Gourd;

M. Gimaïel remplace M. Harquail.

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, JULY 6, 1982

(116)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 8:22 o'clock p.m. this day, the Vice-Chairman, Mr. Deniger, presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Benjamin, Bockstael, Cook, Deniger, Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Flis, Forrestall, Fraser, Gimaïel, Laniel, MacBain, Mazankowski, McRae, Mrs. Mitchell, Messrs. Roy, Siddon and Turner.

Witness: From the Department of Transport: Mr. Gordon M. Sinclair, Administrator, Canadian Marine Transportation Administration.

The Committee resumed consideration of Bill C-92, An Act to amend the National Harbours Board Act, the Government Harbours and Piers Act, the Harbour Commissions Act, the Canada Shipping Act and the Fishing and Recreational Harbours Act.

By unanimous consent, Clause 1 was allowed to stand.

Mr. Forrestall moved, seconded by Mr. Dionne (*Northumberland—Miramichi*),—That this Committee hear no more witnesses with respect to this bill at this particular stage.

After debate thereon, the question being put on the motion, it was, by a show of hands, agreed to: Yeas: 9; Nays: 3.

Mr. Fraser moved, seconded by Mr. Forrestall,—That reasonable travelling and living expenses be paid to Mr. R.C. Mann, Immediate-Past President of the Vancouver Board of Trade, who appeared before the Standing Committee on Transport on Tuesday, July 6, 1982.

The question being put on the motion, it was, by a show of hands, agreed to: Yeas: 7; Nays: 3.

On Clause 12

Mr. Flis moved,—That Clause 12 be amended by striking out line 41 on page 18 and substituting the following therefor:

“(2) The Corporation may transfer or lend to a”

After debate thereon, the question being put on the amendment, it was, by a show of hands, agreed to: Yeas: 9; Nays: 0.

And the question being put on Clause 12, as amended, it was carried.

On Clause 13

On motion of Mr. Flis, it was agreed,—That Clause 13 be amended by striking out lines 8 to 13 on page 20 and substituting the following therefor:

“32.(1) The accounts and financial transactions of the Corporation shall be examined annually by an auditor to be appointed by the Governor in Council, on the recommendation of the Minister after consultation with the Board, and the auditor so appointed shall be paid by the Corporation.

PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 6 JUILLET 1982

(116)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 20h22 sous la présidence de M. Deniger (vice-président).

Membres du Comité présents: MM. Benjamin, Bockstael, Cook, Deniger, Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Flis, Forrestall, Fraser, Gimaïel, Laniel, MacBain, Mazankowski, McRae, M^{me} Mitchell, MM. Roy, Siddon et Turner.

Témoin: Du ministère des Transports: M. Gordon M. Sinclair, administrateur, Administration canadienne du transport maritime.

Le Comité reprend l'étude du Bill C-92, Loi modifiant la Loi sur le conseil des ports nationaux, la Loi sur les ports et jetées de l'État, la Loi sur la commission des ports, la Loi sur la marine marchande et la Loi sur les ports de pêche et plaisance.

Du consentement unanime, l'article 1 est réservé.

M. Forrestall propose, avec l'appui de M. Dionne (*Northumberland—Miramichi*),—Que le Comité cesse ses audiences en ce qui concerne le présent bill à l'étape actuelle.

Après débat, la motion, mise aux voix, est adoptée par un vote à main levée par 9 voix contre 3.

M. Fraser propose, avec l'appui de M. Forrestall,—Que des frais raisonnables de déplacement et de séjour soient accordés à M. R.C. Mann, président sortant de la Chambre de commerce de Vancouver qui a comparu devant le Comité permanent des transports le mardi 6 juillet 1982.

La motion, mise aux voix, a été adoptée par un vote à main levée par 7 voix contre 3.

Quant à l'article 12

M. Flis propose,—Que l'article 12 soit modifié en remplaçant la ligne 40, à la page 18, par ce qui suit:

«(2) La société peut transférer ou prêter à une»

Après débat, l'amendement, mis aux voix, est adopté par un vote à main levée par 9 voix contre 0.

L'article 12 modifié, mis aux voix, est adopté.

Quant à l'article 13

Sur motion de M. Flis, il est convenu,—Que l'article 13 soit modifié par la substitution, aux lignes 7 à 12, page 20, de ce qui suit:

«32.(1) Les comptes et opérations financières de la Société doivent être examinés chaque année par un vérificateur nommé par le gouverneur en conseil, sur recommandation du Ministre, après consultation du conseil. Le vérificateur ainsi nommé reçoit les honoraires que lui verse la Société.

(2) The Auditor General is eligible to be appointed auditor or joint auditor of the accounts and financial transactions of the Corporation.

(3) The auditor is entitled to have access at all convenient times to all books, accounts, records and documents of the Corporation and is entitled to require from the directors and officers of the Corporation such information and explanations as he deems necessary.

(4) The Corporation shall prepare or cause to be prepared in respect of each year financial statements of the Corporation in accordance with the practices recommended by the Canadian Institute of Chartered Accountants.

(5) The auditor appointed under subsection (1) shall audit annually the financial statements referred to in subsection (4) and, in connection therewith, after due examination of the accounts and financial transactions of the Corporation, shall report concurrently to the Minister and the Board whether, in his opinion,

(a) the corporation has kept proper books of account; and

(b) the financial statements of the Corporation are in agreement with the books of account and were prepared on a basis consistent with that of the preceding year and present fairly the financial position of the corporation and the results of its operations,

and the auditor shall call attention to any other matters falling within the scope of his examination that in his opinion should be brought to the attention of the Minister.

(6) The Corporation shall, as soon as possible, but in any case within four months after the termination of each calendar year, submit to the Minister an annual report in such form as he may prescribe relating to the activities of the Corporation for the year and including the financial statements of the Corporation in respect of the year, the auditor's report thereon and the reports submitted under subsection 31(6) of Schedule I in respect of the year, and the Minister shall lay the report before Parliament."

And the question being put on the amendment, it was agreed to.

Mr. Forrestall moved,—That Clause 13 be amended by adding immediately after line 13 on page 20 the following sub-clauses:

"32.1 Every Report laid before Parliament under this section stands permanently referred to any Committee Parliament established for the purpose of reviewing matters relating to transportation."

"32.2 For the purpose of this section, "year" means the financial year of the Corporation."

Mr. Benjamin moved a sub-amendment thereto,—That the following be inserted after the word section in 32.1:

"and every other direction under section 22.1(4)"

The sub-amendment carried.

The amendment, as amended, carried.

(2) Le vérificateur général peut être nommé vérificateur ou covérificateur des comptes et opérations financières de la Société.

(3) Le vérificateur peut, à tout moment raisonnable, consulter les livres, comptes, dossiers et documents de la Société et réclamer de ses administrateurs et employés les renseignements et explications qu'il juge nécessaires.

(4) La Société doit établir ou faire établir, pour chaque année, conformément aux recommandations de l'Institut canadien des comptables agréés, ses états financiers.

(5) Le vérificateur nommé conformément au paragraphe (2) doit, chaque année, vérifier les états financiers visés au paragraphe (4) et, relativement à ces états, après examen des comptes et des opérations financières de la Société, il doit présenter, tant au Ministre qu'au conseil, un rapport dans lequel il précise si, à son avis,

a) la société a tenu les livres de comptabilité appropriés; et

b) les états financiers de la Société sont conformes aux livres de comptabilité, ont été établis selon une méthode compatible avec celle de l'année précédente et reflètent fidèlement la situation financière de la société et les résultats de ses opérations.

Dans le cadre de son examen, il doit signaler toute autre situation qui, à son avis, doit être portée à l'attention du Ministre.

(6) Aussitôt que possible, mais dans un délai de quatre mois après l'expiration de chaque année civile, la Société doit soumettre au Ministre un rapport sur ses activités pendant l'année en question, y compris les états financiers établis conformément au paragraphe (4), le rapport du vérificateur y afférent et les rapports soumis en vertu du paragraphe 31(6) de l'annexe I pour cette même année; le Ministre doit déposer le rapport devant le Parlement."

L'amendement, mis aux voix, est adopté.

M. Forrestall propose,—Que l'article 13 soit modifié par l'adjonction, immédiatement après la ligne 12, page 20, de ce qui suit:

"32.1 Chaque rapport déposé devant le Parlement en vertu de ce paragraphe est automatiquement déféré à un comité du Parlement chargé d'examiner les questions relatives aux transports."

"32.2 Aux fins du présent article, «année» signifie l'année financière de la Société."

M. Benjamin propose un sous-amendement,—Que le paragraphe suivant soit inséré après le mot article dans le paragraphe 32.1:

«et toute autre directive en vertu de l'article 22.1 (4)»

Le sous-amendement est adopté.

L'amendement modifié est adopté.

Mr. Cook, moved,—That Clause 13 be amended by striking out lines 28 to 49 on page 20 and substituting the following therefor:

“34. Separate accounts shall be kept for each harbour under the jurisdiction of the Canada Ports Corporation and for each work or property transferred to it for administration, management and control and the revenues derived therefrom shall be assigned exclusively for the purposes of such harbour or work or property.”

After debate thereon, by unanimous consent, Mr. Cook was allowed to withdraw his amendment.

By unanimous consent, Clause 13 was allowed to stand.

Clause 14 carried.

During the course of the meeting, the witness answered questions.

At 9:45 o'clock p.m., the Committee adjourned until 3:30 o'clock p.m., Wednesday, July 7, 1982.

M. Cook propose,—Que l'article 13 soit modifié en remplaçant les lignes 25 à 42, page 20, par ce qui suit:

«34. Les comptes séparés doivent être conservés pour chaque part qui relève de la juridiction de la Société des ports du Canada et pour chaque travail ou bien qui lui est transféré pour fins d'administration, de gestion et de contrôle et les revenus qui en proviennent doivent être assignés exclusivement pour les fins de ce port ou de ce travail ou de ce bien.»

Après débat, du consentement unanime, M. Cook réserve son amendement.

Du consentement unanime, l'article 13 est réservé.

L'article 14 est adopté.

Au cours de la séance, le témoin répond aux questions.

A 21h45, le comité suspend ses travaux jusqu'au mercredi 7 juillet 1982, à 15h30.

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

EVIDENCE

*(Recorded by Electronic Apparatus)**[Text]*

Tuesday, July 6, 1982

• 2020

The Vice-Chairman: We shall resume consideration of Bill C-92, An Act to amend the National Harbours Act, the Government Harbours and Piers Act, the Harbour Commissions Act, the Canada Shipping Act and the Fishing and Recreational Harbours Act.

Can we stand Clause 1, and then I will recognize Mr. Cook for a short statement?

Clause 1 allowed to stand.

The Vice-Chairman: Mr. Cook. Then we will proceed to Clause 12.

Mr. Cook: Mr. Chairman, these meetings, as I am sure everyone in the committee realizes, have been called rather suddenly and have been very intense. We began last Thursday night and this is Tuesday. During the period of time from the first meeting, I have been giving the matter a tremendous amount of thought as to witnesses this committee should hear. I have come to the conclusion that there are two witnesses this committee should hear before finally passing on this bill and perhaps getting it to third reading, and I mean this really in the spirit of non-partisanship.

One of the witnesses I believe this committee should hear is the Honourable Ron Basford, who is now the director of Northeast Coal in British Columbia and also a gentleman who was an outstanding Cabinet minister in a succession of Liberal governments. He has spent the last year very heavily involved in transportation, very heavily involved in ports activity, particularly with the Island and Prince Rupert, and he does have a number of interesting comments which I feel would be of immense benefit in determining what this committee finally does with this bill.

The other witness I feel who should be called by this committee and should be heard by this committee before we finally finish off this matter is the Honourable Don Phillips, the Minister of Industry and Small Business Development in British Columbia.

I would ask the committee's concurrence that these two witnesses be invited to appear before the committee and give their views on the bill. I would also suggest, as it is now Tuesday, that it would be extremely difficult to arrange before the end of the week, but I am reasonably certain they could be here early next week in order to appear before this committee, and both of them, I can assure you, are very familiar with this ports bill. I do not know whether a motion is in order or not, Mr. Chairman, but if a motion is, I would make the motion that this committee not proceed with this bill until these two outstanding witnesses have been heard by the committee in order that in a non-partisan sense we could have the fullest hearing and the fullest input from those who are experts in their field.

TÉMOIGNAGES

*(Enregistrement électronique)**[Translation]*

Le mardi 6 juillet 1982

Le vice-président: Nous reprenons l'étude du projet de loi C-92, Loi modifiant la Loi sur le Conseil des ports nationaux, la Loi sur les ports et jetées de l'État, la Loi sur les Commissions de ports, la Loi sur la marine marchande et la Loi sur les ports de pêche et plaisance.

Pouvons-nous reporter l'article 1, après quoi je donnerai la parole à M. Cook qui a une petite déclaration à faire?

L'article 1 est reporté.

Le vice-président: M. Cook. Nous passerons ensuite à l'article 12.

M. Cook: Monsieur le président, tous les membres du comité l'admettront, l'étude de ce projet de loi s'est faite de façon plutôt soudaine et les séances ont été rapprochées. Nous avons commencé notre étude jeudi soir dernier et nous sommes maintenant mardi. Depuis notre première séance, j'ai réfléchi longuement aux témoins que le comité devrait entendre. J'en suis venu à la conclusion qu'il y a deux témoins que le comité devrait entendre avant de terminer son étude du projet de loi, avant que le projet de loi ne passe en troisième lecture; cette suggestion que je fais n'est pas du tout partisane.

Le comité devrait entendre, selon moi, l'honorable Ron Basford qui dirige maintenant la Société *Northeast Coal* de la Colombie-Britannique mais qui a été un excellent ministre sous de nombreux gouvernements libéraux. L'année dernière, il s'est penché très sérieusement sur la question des transports, notamment du transport maritime à partir des ports de l'Île et de Prince Rupert et M. Basford aurait certaines interventions intéressantes qui pourraient, je pense, profiter énormément au comité dans son étude du projet de loi.

Le deuxième témoin qui selon moi devrait être invité au comité avant que nous ne terminions notre étude, c'est le ministre de l'Expansion des industries et des petites entreprises de la Colombie-Britannique, l'honorable Don Phillips.

Je demanderai aux membres du comité d'accepter d'inviter ces deux témoins pour qu'ils nous fassent connaître leur opinion du projet de loi. Nous sommes aujourd'hui mardi et comme il serait très difficile de les inviter d'ici à la fin de la semaine, nous pourrions peut-être les inviter à venir au début de la semaine prochaine, ce qui serait possible car tous les deux, croyez-moi, connaissent très bien ce projet de loi. Je ne sais pas, monsieur le président, si je dois déposer une motion mais si le faut le faire, je propose que le comité ne termine pas son étude du projet de loi avant que ces deux témoins n'aient été entendus afin que d'une façon objective, nous fassions une étude la plus complète possible et que nous entendions le plus grand nombre de spécialistes.

[Texte]

The Vice-Chairman: Mr. Cook, the subject of witnesses is one that we usually discuss at subcommittee meetings. The motion that we have passed includes other witnesses, so you do not need to have a motion to invite Mr. Basford and Mr. Phillips. What I would like the committee to consider as an approach is that we continue tonight the clause-by-clause study and that tomorrow the clerk will endeavour to check with Mr. Basford's office and Mr. Phillips' office to find out if they are interested in appearing, because they might not be interested in appearing, but we do not postpone or delay or stop our hearings until we hear from them; that we sit today, that we sit tomorrow, and that we see basically what these gentlemen want to do. In the event they do not want to come, then we basically say, yes, we called them; we invited them and they elected not to come. If they decide to come, then the committee tomorrow, if they are informed of that, will decide.

Mr. Dionne.

Mr. Dionne (Northumberland—Miramichi): Mr. Chairman, I would like to ask Mr. Cook precisely on what aspects of this bill he believes that Mr. Basford and Mr. Phillips could further enlighten the committee. I do not know if it is on the drafting of the bill. I am not sure that this bill could be classed as a tool of economic development, although I am sure there are aspects of that to it; but I just wonder what the expertise of Mr. Basford and Mr. Phillips is in port organization and port management, which seems to me to be the basic purpose of this bill. I realize that Mr. Basford has held several portfolios, but I do not think one of them was transport. I do not know about Mr. Phillips. I am just wondering what purpose would be served.

• 2025

The Vice-Chairman: Maybe Mr. Sinclair can help us. Have we received representation from the Government of the Province of British Columbia on this piece of legislation?

Mr. Gordon M. Sinclair (Administrator, Canadian Marine Transportation Administration, Department of Transport): Mr. Chairman, we have not received any written representations; we have had various discussions with officials of the Province of British Columbia on the subject of the ports legislation.

The Vice-Chairman: Thank you.

Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: No, I have nothing further—it was just to inquire as to whether or not the clerk had, in fact, received any representation.

The Vice-Chairman: It is difficult for the Chair to rule on such a demand. I made a suggestion, Mr. Cook, I think, that I would like us to proceed tonight and tomorrow the clerk can look into . . . I would hazard a guess that the points Mr. Dionne has raised might be points that Mr. Basford and Mr. Phillips themselves will raise. I think we should proceed anyway, with the understanding that if they do elect to come if need be we will review the clauses. I would rather—I am being very frank—that we would proceed without more witnesses.

Mr. Forrestall.

[Traduction]

Le vice-président: Monsieur Cook, nous discutons habituellement des témoins à inviter en comité de direction. Nous avons déjà adopté une motion invitant d'autres témoins alors il n'est pas nécessaire d'en présenter une pour inviter précisément MM. Basford et Phillips. Je propose au comité que nous continuions ce soir notre étude article par article et que demain, le greffier vérifie auprès de M. Basford et M. Phillips si ceux-ci veulent venir témoigner; après tout ils ne veulent peut-être pas; nous ne devrions pas retarder notre étude en attendant de le savoir; je propose que nous siégeons aujourd'hui et demain et que nous voyions ce que ces messieurs veulent faire. S'ils ne veulent pas venir, eh bien nous pourrions dire que nous les avons invités mais qu'ils ont choisi de ne pas venir. S'ils veulent venir, le comité l'apprendra demain et pourra décider.

M. Dionne.

M. Dionne (Northumberland—Miramichi): Monsieur le président, j'aimerais demander à M. Cook de quels sujets précis MM. Basford et Phillips pourraient discuter pour en faire profiter le comité. Est-ce au sujet du libellé du projet de loi? Je ne sais pas si ce projet de loi pourrait être considéré comme un mécanisme d'expansion économique bien qu'il en ait certains aspects; je me demande quelles compétences particulières MM. Basford et Phillips peuvent avoir en matière d'organisation et de gestion portuaires ce qui me semble être l'objectif essentiel du projet de loi. Je sais que M. Basford a reçu différents portefeuilles de ministre mais je ne crois pas qu'il ait été ministre des Transports. Je ne sais pas pour M. Phillips. Mais je me demande à quoi cela servirait.

Le vice-président: M. Sinclair peut peut-être nous l'expliquer. Avons-nous reçu des documents du gouvernement provincial de la Colombie-Britannique au sujet de ce projet de loi?

M. Gordon M. Sinclair (administrateur, Administration canadienne du transport maritime, ministère des Transports): Monsieur le président, nous n'avons pas reçu de mémoire écrit; nous avons discuté à maintes reprises avec les fonctionnaires de la Colombie-Britannique au sujet de la législation portuaire.

Le vice-président: Merci.

M. Forrestall.

M. Forrestall: Non je n'ai rien . . . Je voulais tout simplement savoir si le greffier avait reçu des mémoires.

Le vice-président: Le président peut difficilement statuer sur une telle demande. Monsieur Cook, j'ai fait la suggestion que nous continuions à étudier le projet de loi ce soir et demain le greffier pourra . . . Je pense que les objections qu'a soulevées M. Dionne pourraient précisément être faites par MM. Basford et Phillips eux-mêmes. Je pense que nous devrions continuer de toute façon et en supposant qu'ils acceptent de venir témoigner, nous reviendrons au besoin sur les articles. En toute honnêteté, je préférerais que nous ne recevions pas d'autres témoins.

M. Forrestall.

[Text]

Mr. Forrestall: Mr. Chairman—perhaps we could deal with this as a point of order—I was contacted this afternoon by an interested group in Alberta who wish to appear and make certain views known with respect to ports legislation. I say that with a straight face. Alberta is the only province, I think, that does not have a port. On the other hand, they do have a vital interest in ports and their development and the role in their economy. That is just another point for the committee to consider.

The other point, the point that I think I come back to, is that if we are to facilitate this bill we are faced with two enormous problems that the government does not seem to want to answer, and that poses real problems. When are we going to be let out of here, or forced out of here, whichever the case is? If we are going to be here for another two or three weeks, by all means let us accommodate anybody who feels he has a contribution to make.

But I do not think, and I would not counsel our opening it up, because then the very deliberate decision of the steering committee, which although not spelt out in so many words nevertheless has been tacitly approved, was that this committee would not travel with this bill; we have done it on two occasions, I believe, in the past; we have had I do not know how many witnesses over the years with respect to this bill and the intent of the steering committee was to sit down ourselves and try to produce as good a piece of legislation as we possibly could. If we are to be out of here the end of this week, as to the question of hearing witnesses, it is not really fair to Mr. Basford or Mr. Phillips or, indeed, anybody to ask them to come unless they are prepared to come . . . Today is Tuesday, the earliest you could hear them would be Thursday and more likely, in deference to geography and the time required for preparation, it would be one day next week. I leave you with that . . .

The Vice-Chairman: We do not know if they want to come.

Mr. Forrestall: My inclination is not to encourage people to come for the sake of coming, but on the other hand if somebody wants to come and has a point of view he wants to express, I would have thought it would have been expressed long before this. I just leave it like that. I have no advice to offer, other than that it would be much more pleasant if we understood how much time is available to us.

Speaking now for myself, I believe we have some obligation to the port community in Canada to deal with this piece of legislation, not overly rapidly but at least with some care and concern for the time parameters we are involved in.

The Vice-Chairman: Mrs. Mitchell.

Mrs. Mitchell: Yes, Mr. Chairman—

Mr. Forrestall: Oh, I am sorry—excuse me, Mrs. Mitchell. There was one other thing that is related to the hearing of witnesses and Mr. Fraser might want to raise it while we are in this type of configuration. However, I will defer to Mr. Fraser.

[Translation]

M. Forrestall: Monsieur le président, je fais peut-être un rappel au règlement mais cet après-midi un groupe d'Albertains intéressés ont communiqué avec moi pour me dire qu'ils aimeraient témoigner au sujet de la législation portuaire. Je vous dis cela très sérieusement. Je pense que l'Alberta est la seule province où il n'y ait pas de port. Par contre, les Albertains s'intéressent de très près aux ports, à leur expansion et au rôle des administrations portuaires dans le système économique. Alors voilà, le comité pourrait peut-être se pencher sur cette question.

Il y a un autre point auquel je pense déjà avoir fait allusion; si nous voulons faciliter l'adoption de ce projet de loi, nous nous heurtons à deux problèmes de taille auxquels le gouvernement ne semble pas vouloir répondre; cela nous crée des difficultés réelles. Quand nous laissera-t-on partir d'ici, quand serons-nous expulsés? Si nous devons être ici pendant encore deux ou trois semaines, nous devons je pense recevoir toute personne qui veut venir témoigner.

Mais je ne pense pas qu'il nous faille élargir notre discussion car alors la décision précise qu'a pris le comité de direction, décision qui sans avoir été bien expliquée a quand même été approuvée, ce fut que le comité ne voyagerait pas dans le cadre de son étude de ce projet de loi; nous l'avons fait à deux occasions auparavant; nous avons reçu je ne sais combien de témoins pendant plusieurs années au sujet de ce projet de loi et le comité de direction a voulu que nous essayions de présenter un projet de loi qui soit de la meilleure qualité possible. Si la Chambre doit s'ajourner à la fin de la semaine, pour en revenir aux témoins, il ne serait pas juste envers MM. Basford et Phillips ou même envers toute autre personne qui voudrait venir de les inviter à moins qu'ils ne soient prêts à venir. Nous sommes aujourd'hui mardi et au plus tôt, nous pourrions les recevoir jeudi; il est plus probable, compte tenu des distances et du temps de préparation nécessaire, que les témoins puissent venir la semaine prochaine. Je pense . . .

Le vice-président: Nous ne savons pas s'ils veulent venir.

M. Forrestall: J'ai tendance à ne pas encourager les gens à venir témoigner pour le simple plaisir de témoigner; par contre, si quelqu'un veut venir témoigner pour défendre son point de vue, on peut penser que ce point de vue aura été présenté depuis longtemps. C'est tout ce que je veux dire. Je n'ai pas de conseil à donner, mais notre travail se déroulerait beaucoup mieux si nous savions combien de temps il nous reste.

Personnellement, je pense que nous avons une certaine obligation envers les transporteurs maritimes du Canada pour ce qui est de ce projet de loi; notre étude ne doit pas se faire trop rapidement mais nous devons y attacher le soin nécessaire compte tenu des limites temporelles qui nous sont imposées.

Le vice-président: M^{me} Mitchell.

Mme Mitchell: Oui, monsieur le président . . .

M. Forrestall: Oh je m'excuse, pardonnez-moi madame Mitchell. Il y a un autre point se rapportant à l'audience de témoins; M. Fraser veut peut-être en parler maintenant. Cependant, je laisse la parole à M. Fraser.

[Texte]

• 2030

Mr. Fraser: I do not want to interrupt the matter that my colleague has raised, but I would like, Mr. Chairman—you might signify when it is appropriate—to ask the committee to consider that Mr. Richard Mann's expenses for this trip be approved by the committee.

The Vice-Chairman: Yes, we will prepare a motion to that effect and when the time comes, and we are ready for it, we will deal with it. Mrs. Mitchell.

Mrs. Mitchell: Mr. Chairman, I think we would not object to more witnesses if time allows, but it would seem to me that it would be a much more effective use of our time if witnesses could be briefed ahead of time so that they know a little bit more of what the actual bill is about. It seems to me, with all due respect, that we could have perhaps done in an hour what took all afternoon to do. The witness, through no fault of his own, just simply did not know the bill. It is not fair to keep everyone sitting around here—all the officials and so on.

The other thing is, if we are going to open it up to more people who support a certain position—probably support Mr. Chuck Cook's position, I might say—then, in fairness, I think we should open it up to other people who have a positive feeling about the bill. I would also like to suggest that perhaps we should be opening it up to the maritime committee of CLC, another faction.

If we are going to do that, then we will never pass the bill. So, it is just the realities in being fair.

The Vice-Chairman: Mr. Dionne.

Mr. Dionne (Northumberland—Miramichi): Mr. Chairman, Mrs. Mitchell's remarks just lead me to one comment: If we are going to ask people to come here as witnesses and then have to provide someone to brief them on the bill before they come, what the hell are we asking them to come here for?

The Vice-Chairman: The point to me seems very academic because Mr. Cook has suggested two names. He has not told us whether he has talked to both of them; we do not know whether or not it is their intention to come. They might wish to do so and, if that is the case, the committee can decide when we have heard from them. They might wish not to do so and then the problem is solved.

It is my suggestion that the clerk communicate with them to see if they are interested, because it does not look as though we will pass the bill tonight. Tomorrow she can report to us on the intent of . . . Mr. Dionne.

Mr. Dionne (Northumberland—Miramichi): I think before the clerk contacts them we should have an expression from the committee, whether we want the clerk to contact them.

The Vice-Chairman: Mr. Cook, have you talked to both of them?

[Traduction]

M. Fraser: Je ne veux pas interrompre les discussions sur le point qu'a soulevé mon collègue, mais j'aimerais, monsieur le président, demander au comité d'approuver les dépenses de voyage de M. Richard Mann; vous pourrez me dire quand il conviendra de présenter cette motion.

Le vice-président: En effet, nous rédigerons une motion dans ce sens et lorsque le moment viendra nous y passerons. Madame Mitchell.

Mme Mitchell: Monsieur le président, nous n'avons pas d'objections à recevoir d'autres témoins si le temps nous le permet; cependant je pense que notre temps serait mieux utilisé si les témoins pouvaient être informés à l'avance de nos délibérations afin qu'ils connaissent bien le projet de loi. Sauf votre respect, il me semble que cet après-midi, nous aurions pu faire en une heure ce que nous avons dû faire en un après-midi complet. Le témoin, ce n'est pas de sa faute, ne connaissait tout simplement pas le projet de loi. Il n'est pas juste de garder tout le monde ici, tous les fonctionnaires.

Deuxièmement, si nous devons recevoir d'autres témoins qui sont favorables à une position donnée, probablement celle de M. Cook, je pense qu'en toute honnêteté, nous devrions également inviter d'autres témoins qui seront favorables au projet de loi. Dans la même veine, nous pourrions peut-être inviter le comité maritime du CTC.

Si nous procédons de cette façon, il est possible que nous n'adoptions jamais le projet de loi. C'est ce qui arrive quand on essaie d'être juste.

Le vice-président: Monsieur Dionne.

M. Dionne (Northumberland—Miramichi): Monsieur le président, les observations de M^{me} Mitchell m'amènent à dire ceci: Si nous voulons inviter des gens à venir témoigner mais que nous devons les informer et leur expliquer le projet de loi avant la séance, pourquoi donc les invitons-nous alors?

Le vice-président: Cette intervention me semble très théorique car M. Cook a proposé deux noms. Nous ne savons pas s'il a parlé aux deux témoins éventuels; nous ne savons pas s'ils ont l'intention de témoigner. Il est possible qu'ils veuillent venir et dans ce cas le comité devra décider après avoir eu confirmation de leur intention. S'ils ne veulent pas venir, le problème est réglé.

Je pense que le greffier devrait communiquer avec ces deux témoins pour voir s'ils veulent venir car il semble bien que nous n'adoptons pas le projet de loi ce soir. Demain, notre greffier pourra nous faire connaître les intentions des . . . Monsieur Dionne.

M. Dionne (Northumberland—Miramichi): Avant d'inviter le greffier à communiquer avec ces deux personnes, il faudrait peut-être demander aux membres du comité s'ils veulent demander au greffier de le faire.

Le vice-président: Monsieur Cook, avez-vous discuté avec ces deux témoins éventuels?

[Text]

Mr. Cook: I talked to Mr. Basford this afternoon. He is quite familiar with the bill and it should answer Mrs. Mitchell's problem. He would like to appear before the committee as a matter of fact. It was at his suggestion to another member of our caucus that the matter came up.

Unfortunately, he informs me that for the rest of this week and probably Monday there would be no way he could get here. But, I gathered from what he had to say, that he could be here Tuesday or Wednesday of next week and, I think in all fairness, I should say probably Wednesday, to give his comments with regard to the entire bill. He would like to comment on everything that is contained in it, the way it is written, because for the past year he has done nothing but deal with the Port of Prince Rupert. He has some very strong feelings on this bill, which he feels the committee perhaps should hear before it goes back to the House. I think he would be a most valuable witness.

We have attempted to contact Don Phillips today, another name which has been suggested from the west coast as having a great interest in the bill and a good knowledge of the bill, I might add. And as an official of the British Columbia government, I would feel it remiss of this committee not at least to give him the opportunity to be heard, probably early next week, on this whole matter before we finish this thing off.

I would like to make a couple of other comments. Mr. Forrestall, much as I love him, said we have had all kinds of hearings across the country on this bill. I do not believe there have been any hearings outside of this city or any hearings on Bill C-92 outside of this committee beginning last Thursday night. Is that correct, Mr. Forrestall, or not?

Mr. Forrestall: That is a private conversation between you and me, Mr. Cook.

Mr. Cook: No, no, I am referring to this whole matter, what you said in public here, that there have been lots of hearings on this bill.

Mr. Forrestall: Mr. Cook, you will not compromise me much further and we will continue this discussion somewhere else, if it is all right with you, sir.

• 2035

The Vice-Chairman: That is precisely what I was going to recommend. Can we, then, have a steering committee meeting tomorrow morning at 9 o'clock?

Mr. Dionne (Northumberland—Miramichi): Tomorrow morning is caucus.

The Vice-Chairman: Then before the meeting tomorrow afternoon, because we should proceed with what we have tonight, and we can discuss that at the subcommittee meeting tomorrow. We have the witnesses here, and we have a quorum, and I think we should proceed if we can and deal with it at the subcommittee meeting tomorrow.

[Translation]

M. Cook: J'ai parlé à M. Basford cet après-midi. Il connaît assez bien le projet de loi, ce qui devrait apaiser les craintes de M^{me} Mitchell. En fait, il aimerait venir témoigner au comité. Il a d'ailleurs communiqué avec un autre député de notre caucus.

Malheureusement, il m'a dit qu'il lui est impossible de venir à Ottawa avant la fin de la semaine et probablement lundi. Cependant d'après ce qu'il m'a dit j'ai cru comprendre qu'il pourrait être à Ottawa, mardi ou mercredi de la semaine prochaine, je pense qu'il est plus probable qu'il soit ici mercredi; il pourrait venir nous communiquer son impression. Il aurait des observations à faire sur toutes les dispositions du projet de loi car depuis l'année dernière, il a étudié l'administration portuaire de Prince-Rupert. Il a des opinions très arrêtées sur ce projet de loi et il pense que le comité devrait les connaître avant de renvoyer le projet de loi en Chambre. Selon moi c'est un témoin très intéressant.

Nous avons essayé de communiquer avec M. Phillips aujourd'hui, une autre personne qui nous a été proposée de la Côte ouest; cette personne s'intéresse de près au projet de loi et le connaît bien. Il représenterait le gouvernement de la Colombie-Britannique et je pense que le comité devrait à tout le moins lui donner la possibilité de se faire entendre au début de la semaine prochaine probablement avant de terminer son étude.

J'aurais quelques observations à faire. M. Forrestall, que je respecte, a dit que nous avons tenu beaucoup d'audiences partout dans le pays au sujet de ce projet de loi. Personnellement, je pense que nous n'avons pas eu d'audiences à l'extérieur de la ville ni même hors du comité au sujet du projet de loi C-92 avant jeudi dernier. Est-ce exact, monsieur Forrestall?

M. Forrestall: Il s'agit-là d'une conversation que nous devrions avoir en privé, monsieur Cook.

M. Cook: Non, je fais référence à l'ensemble de la question lorsque vous avez dit en public, en comité, que nous avons eu beaucoup de séances au sujet de ce projet de loi.

M. Forrestall: Monsieur Cook, je ne vous permettrai pas d'interpréter ce que j'ai dit et nous pouvons continuer cette discussion ailleurs, si vous le permettez.

Le vice-président: C'est précisément ce que j'allais vous recommander de faire. Donc, pouvons-nous avoir une réunion du comité de direction demain matin à 9 heures?

M. Dionne (Northumberland—Miramichi): Il ya la réunion du caucus.

Le vice-président: Alors, avant la réunion demain après-midi car, ce soir, nous devons reprendre notre étude; nous pourrions discuter de cette question à la réunion du sous-comité demain. Les témoins sont ici, nous avons le quorum et je pense que nous devrions reprendre notre étude et régler cette question demain à la réunion du sous-comité.

[*Texte*]

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, I am prepared to bring this to a head and move that this committee hear no more witnesses with respect to this bill at this particular stage.

Mr. Dionne (Northumberland—Miramichi): I will second that.

Mr. Forrestall: I do not want to put it in writing. I think the intent of the message is clear, and I am profoundly upset and disturbed.

The Vice-Chairman: It is moved by Mr. Forrestall that this committee hear no more witnesses.

Motion agreed to: yeas, 9; nays, 3.

The Vice-Chairman: I have your motion, Mr. Fraser—

Mr. Fraser: On a point of order, Mr. Chairman, I would just like the record to show that I voted against the motion because I was in complete agreement with your suggestion with respect to contacting the witnesses and discussing it tomorrow. I just want that to be on the record.

The Vice-Chairman: It is now on the record, Mr. Fraser.

An hon. Member: We have already contacted the witnesses.

Mr. Fraser: Mr. Chairman, I move that reasonable travelling and living expenses be paid to Mr. R.C. Mann, immediate Past-President of the Vancouver Board of Trade, who appeared before the Standing Committee on Transport on Tuesday, July 6, 1982.

Motion agreed to: yeas, 7; nays, 3.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, on a point of order or a question of privilege or whatever you want to call it. I do not want to pay for expenses of guys who come down here and their taste is all in dollar bills.

The Vice-Chairman: We have stood Clause 1. We are now on Clause 12.

On Clause 12

The Vice-Chairman: I will entertain questions or discussions on Clause 12.

Mrs. Mitchell: On what page, Mr. Chairman?

The Vice-Chairman: Clause 12 is on page 17.

If there are no questions—

Mr. Flis: I have an amendment here, Mr. Chairman. I would like to refer the committee to page 18, and I move that Clause 12 of Bill C-92 be amended by striking out line 41 on page 18 and substituting the following:

(2) The Corporation may transfer or lend to a

The Vice-Chairman: Do you want to talk on your amendment, Mr. Flis?

• 2040

Mr. Flis: I think it goes a long way in meeting the wishes of the opposition about, rather than just transfer, this loaning of

[*Traduction*]

M. Forrestall: Monsieur le président, je suis prêt à régler la question et à proposer que le Comité n'entende plus de témoins dans le cadre de l'étude de ce projet de loi à l'heure actuelle.

M. Dionne (Northumberland—Miramichi): J'appuie.

M. Forrestall: Je ne vais pas mettre la motion par écrit. Le message est clair et je suis choqué.

Le vice-président: M. Forrestall propose que le Comité ne reçoive plus de témoins.

Motion adoptée: oui, 9; non, 3.

Le vice-président: J'ai votre motion, monsieur Fraser . . .

M. Fraser: Un rappel au Règlement, monsieur le président. Je voudrais qu'il soit bien clair dans le compte rendu de nos délibérations que j'ai voté contre cette motion car j'étais totalement opposé à la suggestion de communiquer avec les témoins et d'en discuter demain. Je voulais que mon objection soit consignée.

Le vice-président: C'est fait, monsieur Fraser.

Une voix: Nous avons déjà communiqué avec les témoins.

M. Fraser: Monsieur le président, je propose que des frais de voyage et de logement soient versés à M. R.C. Mann, vice-président sortant de la Chambre de Commerce de Vancouver qui est venu témoigner au Comité permanent des transports le mardi 6 juillet 1982.

Motion adoptée: oui, 7; non, 3.

M. Benjamin: Monsieur le président, je fais un rappel au Règlement ou j'invoque une question de privilège, c'est selon. Je ne veux pas payer les frais de déplacement de quelqu'un qui vient ici et qui n'a que des soucis d'ordre financier.

Le vice-président: Nous avons réservé l'article 1. Nous sommes maintenant à l'article 12.

Article 12.

Le vice-président: La discussion est ouverte au sujet de l'article 12.

Mme Mitchell: A quelle page, monsieur le président?

Le vice-président: L'article 12 est à la page 17.

S'il n'y a pas d'intervenant . . .

M. Flis: J'ai un amendement, monsieur le président. J'invite les membres du Comité à passer à la page 18 et je propose que l'article 12 du projet de loi C-92 soit modifié, par substitution, à la ligne 40, page 18, de ce qui suit:

(2) La Société peut transférer ou prêter à un

Le vice-président: Souhaitez-vous dire quelque chose au sujet de votre amendement, monsieur Flis?

M. Flis: Je pense que cet amendement permettrait de satisfaire un certain nombre des vœux de l'opposition concernant

[Text]

funds and so forth. I am sure our administrator could answer more further questions along that line.

The Vice-Chairman: On the amendment, Mr. Siddon?

Mr. Siddon: Yes, Mr. Chairman, this is conducive to facilitating the central banking function, I presume, of the board. I wonder if there is any consideration given by the minister or his officials to the rate of interest to be charged and whether that would be the normal government rate, relating to bond rates, or would it be a commercial rate.

Mr. Flis: I presume it would be the going rate at the time, but I will turn to Mr. Sinclair to give you a more detailed answer to that.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, in cases where there is an interest rate to be set, the Department of Finance follows a procedure and makes known what the interest rate of the time would be, either on a lending or borrowing basis, and it is our proposal that we would follow the guidance of the Department of Finance in setting interest rates at the time the transactions are entered into.

Mr. Forrestall: What has been the practice? What is the current practice of the Department of Finance in lending and borrowing with respect to the interest rate? Is it measured in terms of the bank rate or rated bond averages?

Mr. Sinclair: In terms of a lending rate, the Department of Finance usually charges the rate that the government obtains on the open market plus, I think, one-eighth of 1 per cent. I could stand corrected on the exact figure, but it is the government rate plus a small mark-up.

The Vice-Chairman: Mr. Siddon, please.

Mr. Siddon: Is it not related, Mr. Chairman, to the long-term bond rate prevailing at that particular time? Is that not how funds are loaned to the provinces out of the pension fund contributions, in which case it is considerably lower than the commercial market rate, just under bank prime?

Mr. Sinclair: The Department of Finance sets both the current rates and longer-term rates. I am sorry I am not more au fait with the subject, but it is common practice in situations like this to rely upon the Department of Finance to set the rates and this is what we propose to do.

The Vice-Chairman: Mr. Siddon.

Mr. Siddon: One of the problems, Mr. Chairman, that has arisen from internal government loans has been that the rate of interest has been considerably lower than the market rate, with the result that where the government at the same time has to borrow for other purposes the taxpayers have to pick up

[Translation]

la question du transfert de fonds par rapport aux prêts d'argent, etc. Je suis certain que l'administrateur pourrait répondre à d'autres questions se rapportant à cela.

Le vice-président: Vos remarques se rapportent à l'amendement, monsieur Siddon?

M. Siddon: Oui, monsieur le président. Je suppose que cela a pour objet de faciliter le fonctionnement du système bancaire central du conseil. J'aimerais savoir si le ministre ou l'un des hauts fonctionnaires du ministère a songé aux taux d'intérêt qui serait imposé. Ce taux d'intérêt correspondrait-il au taux gouvernemental normal, c'est-à-dire celui qui s'applique aux obligations, ou au taux commercial?

M. Flis: J'imagine que ce serait le taux en vigueur à l'époque, mais j'aimerais céder la parole à M. Sinclair, qui sera sans doute mieux en mesure que moi de répondre de façon plus précise à votre question.

M. Sinclair: Monsieur le président, pour ce qui est des cas où il faut fixer un taux d'intérêt, le ministère des Finances suit une procédure donnée et annonce quel sera le taux d'intérêt, que ce soit pour prêter ou pour emprunter de l'argent. Notre proposition voudrait que nous suivions les conseils des spécialistes du ministère des Finances pour ce qui est de l'établissement des taux d'intérêt lors de la conclusion des transactions.

M. Forrestall: Quelle a été la pratique jusqu'à présent? Quelle est la pratique du ministère des Finances pour ce qui est des taux d'intérêt, qu'il s'agisse d'emprunter ou de prêter de l'argent? Le taux d'intérêt est-il calculé en fonction de celui des banques ou correspond-t-il plutôt à une moyenne des taux d'intérêt qui s'appliquent aux obligations?

M. Sinclair: Pour ce qui est des prêts, le ministère des Finances impose en général le taux que le gouvernement obtient sur le marché libre, auquel il ajoute, je pense, un huitième de un pourcent. Je ne suis pas certain de ce chiffre, mais je sais qu'il s'agit du taux gouvernemental auquel on ajoute un très faible pourcentage.

Le vice-président: Monsieur Siddon.

M. Siddon: Monsieur le président, ce taux n'est-il pas fonction du taux à long terme des obligations en vigueur à l'époque? N'est-ce pas cette formule qu'on utilise lorsqu'on prête de l'argent aux provinces en puisant dans les contributions versées au régime de pension, auquel cas le taux est sensiblement inférieur au taux commercial?

M. Sinclair: Le ministère des Finances fixe les taux du jour ainsi que les taux à long terme. Je regrette de ne pas être plus au courant, mais je sais que dans des situations comme celles-ci la pratique commune veut que l'on s'en remette au ministère des Finances pour ce qui est de l'établissement des taux. C'est exactement ce que nous proposons de faire.

Le vice-président: Monsieur Siddon.

M. Siddon: Monsieur le président, l'un des problèmes relatifs aux prêts gouvernements internes, c'est que le taux d'intérêt est inférieur au taux du marché, ce qui veut dire que lorsque le gouvernement doit faire d'autres emprunts, ce sont les contribuables qui paient la différence. J'aimerais être cer-

[Texte]

the difference. I would want to be assured that if these moneys are loaned out of surplus revenues contributed by some of the regional port corporations, in fact, what those corporations were being credited by way of interest was in line with the charge to the borrowing corporations and not impose an additional financial burden on the treasury while, at the same time, ensuring a fair rate of return to the corporations that have contributed surpluses to the central banking account. So, in other words, I am suggesting a rate more consistent with commercial bank rate than with an internal, artificially low rate established by the government.

An hon. Member: Dog eat dog.

Mr. Siddon: Not dog eat dog; it is a matter of who is going to pay the kitty, Mr. Chairman.

Mr. Sinclair: I think we are talking about a very small amount . . .

Mr. Benjamin: . . . has to borrow.

Mr. Siddon: That is why the country is collapsing, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Yes.

Mr. Siddon: You think you can get something for nothing.

Mr. Benjamin: That is why the country has collapsed.

Mr. Siddon: That is why you think you can get something for nothing and the country is grinding to a halt.

The Vice-Chairman: Order.

Mr. Siddon: Mr. Chairman, could we have some clarification as to the relationship between the rate to be credited to those port corporations that declare a surplus and the rate charged to those corporations that are borrowing from the system?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, the rate of interest that would be allowed for depositors would be the same rate as would be determined under proposed section 24 of the bill, where they could invest in bonds or other obligations of Her Majesty in right of Canada. That would be the basis of determining the deposit rate. On the lending rate, it would be, I believe, as I said before, the rate of interest that the Government of Canada borrows at, plus a figure which I believe to be one-eighth of 1 per cent. But I could stand corrected on that precise amount.

Mr. Siddon: Okay, thank you.

The Vice-Chairman: Mrs. Mitchell, on the amendment.

• 2045

Mrs. Mitchell: I have nothing on this one.

The Vice-Chairman: On the amendment, Mr. Cook?

Mr. Cook: Yes. My only question is, and it may be nitpicking but I am curious. The only question I would ask concerns: "(2) The Corporation may transfer or lend . . .". All right, but

[Traduction]

tain que si ces sommes d'argent prêtées sont puisées dans les revenus supplémentaires versés par un certain nombre des sociétés portuaires régionales, ces sociétés bénéficieront des mêmes taux d'intérêt que ceux que touchent les sociétés de prêts. Je ne voudrais pas que cela aboutisse à alourdir le fardeau financier du Trésor; mais en même temps, j'aimerais que l'on garantisse un juste profit pour les sociétés ayant versé des surplus au compte bancaire central. Autrement dit, je propose que les taux correspondent plus aux taux bancaires commerciaux, qu'au taux interne artificiellement bas établis par le gouvernement.

Des voix: C'est un cas où les loups se mangent entre eux.

M. Siddon: Non. Mais il faut savoir qui va mettre les sous dans la caisse.

M. Sinclair: Je pense qu'il ne s'agit ici que d'un très petit montant . . .

M. Benjamin: . . . qu'il faut emprunter.

M. Siddon: C'est justement pour cette raison que le pays est en train de s'effondrer, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Oui.

M. Siddon: Les gens pensent qu'ils peuvent obtenir quelque chose en ne faisant rien.

M. Benjamin: C'est pourquoi le pays s'est effondré.

M. Siddon: Vous pensez pouvoir obtenir quelque chose pour rien, et le pays est en train de s'enfoncer.

Le vice-président: A l'ordre.

M. Siddon: Monsieur le président, pourrait-on nous renseigner au sujet du taux dont bénéficieront les sociétés portuaires ayant déclaré des surplus et le taux qu'on imposera aux sociétés qui emprunteront au sein du système?

M. Sinclair: Monsieur le président, le taux dont bénéficieront les déposants sera la même que celui qui serait déterminé en vertu de l'article 24 du bill, qui prévoit que l'on puisse investir dans des obligations ou dans d'autres titres émis par Sa Majesté. C'est là-dessus qu'on se fonderait pour déterminer le taux pour les sommes déposées. Pour ce qui est du taux d'emprunt, je pense, comme je l'ai déjà dit, que ce serait le taux d'intérêt auquel emprunte le gouvernement du Canada auquel on ajouterait, il me semble, un huitième de 1 p. 100. Mais je ne suis pas certain de ce chiffre.

M. Siddon: Très bien. Merci.

Le vice-président: Madame Mitchell, au sujet de l'amendement.

Mme Mitchell: Je n'ai rien à dire.

Le vice-président: Vous avez une remarque au sujet de l'amendement, monsieur Cook?

M. Cook: Oui. Vous penserez peut-être que je veux couper les cheveux en quatre, mais je suis tout simplement curieux. Ma seule question se rapporte à la formule : «(2) la Société

[Text]

“transfer” has a totally different connotation to me than the word “lend” does. Why are they both there? Why give the corporation a choice? Why not take out the word “transfer” and say they can lend? Obviously that is what we are looking for, rather than a simple transfer which has no connotation of necessarily ever getting it back.

Mr. Flis: It gives it more flexibility.

Mr. Cook: I suppose that is about as good an answer as we can get.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, I believe the word “transfer” should be retained because we foresee instances where the government would want to pass grants through the Canada Ports Corporation to a local port corporation. I am sure nobody would want the Canada Ports Corporation to only lend such grant moneys to the local port corporation but would wish to see that money transferred through.

Mr. Cook: That is even a better answer.

Amendment agreed to.

Clause 12, as amended, unanimously agreed to.

On Clause 13

The Vice-Chairman: I understand that there are many amendments. Please speak to Clause 13 or propose amendments as need be. Mr. Flis.

Mr. Flis: Mr. Chairman, I move that Clause 13 of Bill C-92 be amended as printed and distributed earlier to all committee members, and which is as follows: (a) by striking out lines 8 to 13 on page 20 and substituting the following:

Appointment of auditor

32.(1) The accounts and financial transactions of the Corporation shall be examined annually by an auditor to be appointed by the Governor in Council, on the recommendation of the Minister after consultation with the Board, and the auditor so appointed shall be paid by the Corporation.

Eligibility of Auditor General

(2) The Auditor General is eligible to be appointed auditor or joint auditor of the accounts and financial transactions of the Corporation.

(3) The auditor is entitled to have access at all convenient times to all books, accounts, records and documents of the Corporation and is entitled to require from the directors and officers of the Corporation such information and explanations as he deems necessary.

Financial statements

(4) The Corporation shall prepare or cause to be prepared in respect of each year financial statements of the Corporation in accordance with the practices recommended by the Canadian Institute of Chartered Accountants.

Auditor's report

[Translation]

peut transférer ou prêter à une ... ». Je veux bien, mais le mot «transférer» signifie autre chose que «prêter». Pourquoi les deux verbes figurent-ils ici? Pourquoi donner un choix à la société? Pourquoi ne pas enlever «transférer» et dire tout simplement que la société peut prêter? C'est ce que nous voulons, plutôt qu'un simple transfert, qui ne prévoit pas nécessairement que l'argent soit rendu.

M. Flis: Cela donne du Vantage de souplesse.

M. Cook: Je suppose que c'est la meilleure réponse qu'on pourra nous donner.

M. Sinclair: Monsieur le président, je pense que nous devrions conserver «transférer», car nous prévoyons des cas où le gouvernement voudrait accorder des subventions à des sociétés de port locales, en passant par l'intermédiaire de la Société canadienne des ports. Je suis certain que personne ne voudrait que la Société canadienne des ports se borne à n'accorder que des prêts aux sociétés de port locales.

M. Cook: Cette réponse est encore meilleure.

L'amendement est adopté.

L'article 12, tel que modifié est adopté à l'unanimité.

Passons maintenant à l'article 13.

Le vice-président: D'après ce que j'ai compris, plusieurs amendements ont été proposés. Je vous demanderais de limiter vos commentaires à l'article 13 ou de proposer des amendements. Monsieur Flis.

M. Flis: Monsieur le président, je propose que l'article 13 du projet de loi C-92 soit modifié conformément à l'amendement que j'ai fait distribuer tout à l'heure à tous les membres du Comité, c'est-à-dire par: (a) substitution, des lignes 7 à 12, page 20 de ce qui suit:

Nomination d'un vérificateur.

32.(1) Les comptes et opérations financières de la Société doivent être examinés chaque année par un vérificateur nommé par le gouverneur en conseil, après consultation du ministre. Le vérificateur ainsi nommé reçoit les honoraires que lui verse la société.

Admissibilité

(2) Le Vérificateur général peut être nommé vérificateur ou co-vérificateur des comptes et opérations financières de la Société.

(3) Le Vérificateur peut, à tout moment raisonnable, consulter les livres, comptes, dossiers et documents de la Société et réclamer de ses administrateurs et employés les renseignements et explications qu'il juge nécessaires.

États financiers

(4) La Société doit établir ou faire établir, pour chaque année, conformément aux recommandations de l'Institut canadien des comptables agréés, ses états financiers.

Rapport du Vérificateur

[Texte]

(5) The auditor appointed under subsection (1) shall audit annually the financial statements referred to in subsection (4) and, in connection therewith, after due examination of the accounts and financial transactions of the Corporation, shall report concurrently to the Minister and the Board whether, in his opinion, (a) the corporation has kept proper books of account; and (b) the financial statements of the Corporation are in agreement with the books of account and were prepared on a basis consistent with that of the preceding year and present fairly the financial position of the Corporation and the results of its operations, and the auditor shall call attention to any other matters falling within the scope of his examination that in his opinion should be brought to the attention of the Minister.

Annual report

(6) The Corporation shall, as soon as possible, but in any case within four months after the termination of each calendar year, submit to the Minister an annual report in such form as he may prescribe relating to the activities of the Corporation and the results of its operations, and the auditor's report thereon and the reports submitted under subsection 31(6) of Schedule I in respect of the year, and the Minister shall lay the report before Parliament.

Reference of report to Committee

(7) Every report laid before Parliament under subsection (6) stands permanently referred to any Committee of Parliament established for the purpose of reviewing matters relating to transportation.

(b) by striking out lines 30 and 31 on page 20 and substituting the following:

port corporation to lend to the Corporation, for a period specified by the Corporation, so much of the money administered

(c) by striking out line 41 on page 20 and substituting the following:

tion to lend to the Corporation, for a period specified by the Minister, so

(d) by striking out line 13 on page 21 and substituting the following:

tion or a local port corporation to pay to the Receiver General as

(e) by striking out lines 17 and 18 on page 21 and substituting the following:

excess of the amount required for its purposes.

Mr. Siddon: Could Mr. Flis perhaps give us a brief statement of the intent of the amendment?

Mr. Forrestall: I have a subamendment.

The Vice-Chairman: Would you like to introduce your subamendment now?

[Traduction]

(5) Le Vérificateur nommé conformément au paragraphe (1) doit, chaque année, vérifier les états financiers visés au paragraphe (4) et, relativement à ces états, après examen des comptes et des opérations financières de la Société, il doit présenter, tant au Ministre qu'au conseil, un rapport dans lequel il précise, si, à son avis, (a) la société a tenu les livres de comptabilité appropriés; et (b) les états financiers de la Société sont conformes aux livres de comptabilité, ont été établis selon une méthode compatible avec celle de l'année précédente et reflètent fidèlement la situation financière de la société et les résultats de ses opérations. Dans le cadre de son examen il doit signaler toute autre situation qui, à son avis, doit être portée à l'attention du ministre.

Rapport annuel

(6) Aussitôt que possible, mais dans un délai de 4 mois à l'expiration de chaque année civile, la Société doit soumettre au Ministre un rapport sur ses activités pendant l'année en question, y compris les états financiers établis conformément au paragraphe (4), le rapport du Vérificateur y afférent et les rapports soumis en vertu du paragraphe 31 (6) de l'annexe I pour cette même année; le ministre doit déposer le rapport devant le Parlement.

Référence à un comité

(7) Le rapport présenté au Parlement en vertu du paragraphe (6) est automatiquement déféré à un comité du Parlement chargé d'examiner les questions relatives aux transports.

(b) substitution, à la ligne 30, page 20, de ce qui suit:

tions, qu'elle lui prête, pour une période fixée par la société, la part des fonds

(c) substitution, aux lignes 36 et 37, page 20 de ce qui suit:

locale qu'elle lui prête, pour une période fixée par le Ministre, la part des fonds qu'elle gère qui, de l'avis de celui-ci,

(d) substitution, à la ligne 12, page 21, de ce qui suit:

Société ou une société de port locale verse au Receveur général, à titre

(e) substitution, à la ligne 15, page 21, de ce qui suit:

saire à ses fins.

M. Siddon: Monsieur Flis pourrait peut-être nous expliquer brièvement les raisons pour lesquelles il propose cet amendement?

M. Forrestall: J'ai un sous-amendement.

Le vice-président: Aimerez-vous présenter votre sous-amendement dès maintenant?

[Text]

Mr. Forrestall: I move that Clause 13 of Bill C-92 be amended by striking out line 13 on page 20 and substituting the following therefor:

32.(1) Every report laid before Parliament under this section stands permanently referred to any Committee of Parliament established for the purpose of reviewing matters relating to transportation.

And Section 32.(2), just for clarification:

(2) For the purposes of this section, "year" means the financial year of the Corporation.

The Vice-Chairman: The Chair has a problem.

Mr. Siddon: Well, the subamendment referring to laying before Parliament is the same in wording as subsection (7) of the proposed government amendment.

Mr. Forrestall: Not quite.

• 2050

The Vice-Chairman: It is not quite the same wording. I would recommend that we debate the first six paragraphs of the amendment and discuss the seven paragraphs and maybe accept Mr. Forrestall's amendment then, or we can discuss it fully and compare the text.

Mr. Forrestall: What I am attempting to do here, Mr. Chairman, is insert, and it can either come here or can come later on in the clause, but it has to do with the reference of the report.

The Vice-Chairman: Yes. Do you have a copy of Mr. Flis' amendment in front of you?

Mr. Forrestall: Yes, I do.

The Vice-Chairman: Mr. Bockstael.

Mr. Bockstael: Mr. Chairman, I draw to your attention that Mr. Flis has only read amendment 32.(1); there are six sections and paragraph (6) deals with what is presently contained in . . .

The Vice-Chairman: No, we have dispensed with the reading of that, and there is also (b), (c) and (d).

Mr. Forrestall: You are starting at line 8. I am saying that at line 13 I understood that you were going to take the entire amendment. I was just introducing the subamendment to in an appropriate and proper place put the subamendment dealing with the reference of the report, once received by the minister, to the appropriate standing committee, Mr. Chairman.

The Vice-Chairman: I now understand, Mr. Forrestall. The only difficulty I have is that subsection (7) of the amendment presented by the parliamentary secretary also deals with a reference of report to committee, and as such we have two amendments dealing with basically the same thing. Is there

[Translation]

M. Forrestall: Je propose que l'article 13 du projet de loi C-92 soit modifié par substitution, à la ligne 12, de la page 20, de ce qui suit:

32.(1) Tout rapport présenté au Parlement en vertu du présent paragraphe est automatiquement déferé à un comité du Parlement chargé d'examiner les questions relatives aux transports.

Et je propose qu'on ajoute le paragraphe 32.(2), tout simplement pour que les choses soient bien claires:

(2) Aux fins du présent article, le mot «année» signifie l'année financière de la Société.

Le vice-président: J'ai un problème.

M. Siddon: Le texte du sous-amendement qui se rapporte à la présentation des rapports au Parlement est le même que celui du paragraphe (7) de l'amendement proposé par le gouvernement.

M. Forrestall: Il n'est pas tout à fait le même.

Le vice-président: Ce n'est pas tout à fait le même texte. Je recommande que nous discussions tout d'abord des six premiers paragraphes de l'amendement, après quoi nous pourrions traiter des sept paragraphes ainsi que de l'amendement de M. Forrestall. Ou alors, nous pourrions discuter de l'ensemble et comparer les deux textes.

M. Forrestall: Ce que je voudrais faire, monsieur le président, c'est insérer une phrase qui se rapporte à la référence du rapport. On pourrait l'ajouter ici ou plus loin dans l'article.

Le vice-président: Oui. Avez-vous devant vous une copie de l'amendement de M. Flis?

M. Forrestall: Oui.

Le vice-président: Monsieur Bockstael.

M. Bockstael: Monsieur le président, je tiens à signaler que M. Flis n'a lu que l'amendement 32.(1). Mais il y a six articles et le paragraphe (6) traite de ce qui figure à l'heure actuelle dans . . .

Le vice-président: Nous avons décidé de ne pas lire l'ensemble de son amendement. Il y a également les paragraphes b), c) et d).

M. Forrestall: Vous avez commencé à la ligne 7 de la version française. Mais moi j'avais compris qu'à partir de la ligne 13 vous alliez passer en revue l'amendement dans son ensemble. Je voulais tout simplement présenter mon sous-amendement afin que l'on puisse l'insérer à l'endroit opportun. Il traite de la référence du rapport, une fois ce dernier reçu par le ministre, au Comité permanent concerné.

Le vice-président: Je comprends maintenant, monsieur Forrestall. Le seul problème c'est que le sous-paragraphe 7 de l'amendement présenté par le secrétaire parlementaire traite lui aussi de la référence des rapports au Comité. Ainsi, il y a deux amendements qui traitent de la même chose. Y a-t-il une

[Texte]

any difference in the text between what you have said in your amendment . . . ? I do not really see any.

Mr. Forrestall: Other than the definition of the financial year being that of the . . . Mr. Chairman, I am attempting to spell out what is intended by the financial year—and in my numbering it would be 32.2—and for the purpose of this section, “year” means the financial year of the corporation, which then gives deliniation or parameter to the reports which I feel this committee has some desire to see on a regular basis.

The Vice-Chairman: Well, since we have to deal by lines, and since your amendment adds immediately after line 13 and our amendment starts at 8, let us deal with Mr. Flis’ amendment and then we will deal with your amendment. I should have understood that at the start.

Mr. Forrestall: That is precisely what I said, Mr. Chairman, so that you will understand that at line 13 I would like there to insert.

The Vice-Chairman: Okay, now I understand. Is there any discussion on Mr. Flis’ amendment? And we are dealing with the amendment that will go up to subparagraph (6), the end of (6), and then we will entertain Mr. Forrestall’s subamendment to go right after (6).

Amendment agreed to.

The Vice-Chairman: We now have a subamendment that will now go immediately after subsection (6). Would you read it, Mr. Forrestall?

• 2055

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, I will read it for you once more. I might just add that this was the amendment acceptable to this committee for the Air Canada Act when we sought and received that as an annual reference.

I move that Bill C-92 be amended by adding immediately after line 13 on page 20 the following subsections:

32.(1) Every report laid before Parliament under this section stands permanently referred to any committee of Parliament established for the purpose of reviewing matters relating to transportation.

And 32.(2):

32.(2) For the purpose of this section, “year” means the financial year of the Corporation.

The Vice-Chairman: The numbers will be added by the Justice people when they draft the bill finally.

Any discussion?

[Traduction]

différence entre le texte que vous proposez et celui qui figure dans l’autre amendement . . . ? Je n’en vois pas pour ma part.

M. Forrestall: Mis à part la définition de l’année financière comme étant . . . monsieur le président, j’essaie d’expliquer ce que l’on veut dire par année financière. Je donnerais à ce paragraphe le numéro 32.2. Je veux tout simplement expliquer qu’aux fins de cet article, le mot «année» signifie l’année financière de la société concernée. Cela donnerait des limites ou des paramètres relatifs au rapport que le Comité, selon moi, aimerait voir de façon régulière.

Le vice-président: Puisque nous devons y aller ligne par ligne, et étant donné que votre amendement s’ajouterait tout de suite après la ligne 12 et que notre amendement commence à la ligne 7 de la version française, je propose que nous traitions d’abord de l’amendement de M. Flis, après quoi nous passerons au vôtre. C’est d’ailleurs ce que j’aurais dû comprendre dès le départ.

M. Forrestall: C’est précisément ce que j’avais dit, monsieur le président, afin que vous sachiez que mon amendement devrait être inséré à la ligne 12.

Le vice-président: J’ai compris. Quelqu’un a-t-il des commentaires à faire au sujet de l’amendement de M. Flis? Il s’agit ici de l’amendement jusqu’au sous-paragraphe 6, ou plutôt jusqu’à la fin de ce dernier. Nous allons ensuite passer à l’étude du sous-amendement de M. Forrestall qui s’ajoutera tout de suite après le sous-paragraphe 6.

L’amendement est adopté.

Le vice-président: Nous allons maintenant étudier un sous-amendement qui s’ajouterait tout de suite après le sous-paragraphe 6. Pourriez-vous nous en lire le texte, monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Monsieur le président, je vais vous le lire une nouvelle fois. J’ajouterai cependant que le Comité avait accepté cet amendement lors de son étude de la Loi constituant Air Canada en vertu de laquelle nous avons obtenu que le rapport de cette société nous soit déposé chaque année.

Je propose que le projet de loi C-92 soit modifié par insertion, après la ligne 12, page 20 de la version française, de ce qui suit:

32.(1) Tout rapport présenté au Parlement en vertu du présent paragraphe est automatiquement déferé à un comité du Parlement chargé d’examiner les questions relatives aux transports.

Et 32.(2):

32.(2) Aux fins du présent article, le mot «année» signifie l’année financière de la société.

Le vice-président: Ce sont les spécialistes du ministère de la Justice qui numérotent ces articles lors de la rédaction finale du bill.

Y a-t-il des commentaires?

[Text]

Mr. Cook: Yes. Is there not a conflict here—and I am slightly confused, I am afraid—but is there not a conflict, because in Clause 32—“four months after the termination of each calendar year”. Mr. Forrestall’s amendment changes that. “Year” means financial year; but when they specify calendar year, should the word “calendar” not be struck from that proposed Section or changed to “financial year”? It almost seems there would then be a conflict in the two phrases.

The Vice-Chairman: I understand that the one deals with the annual report and the other one deals with the report to committee. What Mr. Forrestall is dealing with is the report to committee. What you are mentioning, Mr. Cook, is the annual report. They are still the same corporation, but we are talking about two different things.

Mr. Cook: Two different types of reports.

The Vice-Chairman: One is a reference, the other is a report. The amendment Mr. Forrestall makes deals with the report that will be referred to this committee, and the “year” means the financial year of the corporation. What you were dealing with was the annual report of the corporation, and that is explained in (6).

Mr. Cook: I will accept that.

The Vice-Chairman: Yes, thank you, Mr. Cook. Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I would like to move a subamendment to Mr. Forrestall’s amendment. I believe his is an amendment, not a subamendment; am I right? So I am moving a subamendment to Mr. Forrestall’s amendment.

The Vice-Chairman: Yes.

Mr. Benjamin: I refer you, Mr. Chairman and the committee, first to page 4, proposed sections 3.1(2) and (3) at the top of the page:

3.1(2) The Minister may, by order, issue such directions . . .

et cetera. Then that proposed section applies to directions issued under proposed section 22.1, in I believe it is Clause 12. And proposed section 22.1(4) says:

The Minister shall cause every direction given to the Corporation pursuant to subsection (1) to be laid before each House of Parliament on any of the first fifteen days on which that House is sitting after the day on which the direction was given . . .

—“after the day”.

My point is, Mr. Chairman, that it is all very well for the minister to table these things, but the House does not get a chance to deal with them, except that months later you can raise the matter under estimates. I would like to suggest a

[Translation]

M. Cook: Oui. Je suis quelque peu confus mais je me demande s’il n’y a pas conflit ici. On trouve ce qui suit dans l’article 32: «dans un délai de quatre mois après l’expiration de l’année civile». L’amendement de M. Forrestall changerait la situation. Il voudrait que le mot «année» signifie l’année financière; mais on parle dans cet article d’année civile. Ne devrait-on donc pas enlever l’adjectif «civile» de cet article, ou tout simplement remplacer l’expression par «année financière»? Il me semble qu’il pourrait y avoir des problèmes à ce niveau.

Le vice-président: D’après ce que j’ai compris, l’un des articles traite du rapport annuel et l’autre du rapport devant être présenté au Comité. L’amendement de M. Forrestall porte justement sur le rapport devant être déposé devant le Comité. Mais l’article dont vous venez de nous parler, monsieur Cook, concerne le rapport annuel. Il s’agit toujours de la même société, mais on parle de deux choses très différentes.

M. Cook: De deux genres de rapports différents.

Le vice-président: Dans un cas, il s’agit d’une «référence», et dans l’autre, d’un rapport. L’amendement de M. Forrestall traite du rapport qui sera déféré au Comité; dans ce cas, le mot «année» signifie l’année financière de la société. Mais ce dont vous parliez tout de suite s’applique au rapport annuel de la société, et tout cela est expliqué dans le paragraphe (6).

M. Cook: Je vais accepter ce que vous dites.

Le vice-président: Merci, monsieur Cook. Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, j’aimerais proposer un sous-amendement à l’amendement de M. Forrestall. Je pense qu’il a proposé non pas un sous-amendement, mais un amendement, n’est-ce pas? Je propose donc un sous-amendement à l’amendement de M. Forrestall.

Le vice-président: Oui.

M. Benjamin: Je vous demanderais tout d’abord, monsieur le président, de vous reporter à la page 4, où se trouvent les articles 3.1(2) et (3), en haut de la page, qui se lisent comme suit:

3.1(2) Le ministre peut, par arrêté, donner à la Société les directives . . .

et cetera. Ce paragraphe s’applique donc aux directives émises en vertu du paragraphe 22.1. Je pense que cela est contenu dans l’article 12. Le paragraphe 22.1(4) se lit comme suit:

Le ministre dispose d’un délai de quinze jours de séance de l’une ou l’autre Chambre, à compter de la date où la directive a été donnée à la Société en vertu du paragraphe (1), pour déposer cette directive devant le Parlement.

On dit «à compter de la date».

Ce que je veux dire, monsieur le président, c’est que c’est très bien pour le ministre de pouvoir déposer ces directives, mais la Chambre n’a pas l’occasion d’en discuter, sauf plusieurs mois plus tard dans le cadre de l’étude des prévisions

[Texte]

subamendment that would require these orders and directions given in a fiscal year . . .

The Vice-Chairman: Mr. Benjamin, would that amendment not be better received when we deal with Clause 2, which we have stood?

Mr. Benjamin: No.

The Vice-Chairman: It has nothing to do with the annual report.

Mr. Benjamin: Let me read my subamendment—

The Vice-Chairman: Well, read it.

Mr. Benjamin: —to Mr. Forrestall's amendment. I would move that after the word "section" we insert:

and every direction under section 22.1(4).

I have moved that so that, when we deal with the annual report of this authority, we will also deal with all orders in council and directions issued by the minister, so that we do not have any more VIA Rail type decisions.

• 2100

The Vice-Chairman: I do not think the two are related, the annual report of the corporation, its reference to the committee and . . .

Mr. Benjamin: That may be so, Mr. Chairman, but I am asking—

The Vice-Chairman: Do you have it in writing?

Mr. Benjamin: Yes, barely.

The Vice-Chairman: Could you finalize it and I will hear Mr. Mazankowski?

Mr. Benjamin: I am just trying to suggest that, in conjunction with the annual report, we will deal with directives and orders issued by the minister during the course of the previous financial year of the corporation, so that we do not have any more VIA Rail type decisions with which Parliament cannot deal.

The Vice-Chairman: I understand the goals. Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: I certainly would support the principle of Mr. Benjamin's amendment. I am not sure, but perhaps Mr. Benjamin might want to reconsider it. If those directives are only going to be referred at the same time as the annual report, that may impose a bit of a limitation. You may very well achieve the same thing by making your amendment to Clause 12, proposed Section 22.1(4), at which time any of those directives would stand permanently referred to the committee at any time after those directives were issued, whereas if you include it where you are proposing, I would interpret that to be referred to the standing committee only at the time that the annual report was referred. You may achieve your purpose more effectively by moving the amendment, as the

[Traduction]

budgétaires. C'est pourquoi j'aimerais proposer un sous-amendement en vertu duquel ces directives données dans une année financière devraient . . .

Le vice-président: Monsieur Benjamin, ne serait-il pas préférable de traiter de cet amendement lorsqu'on étudiera l'article 2, qui a été réservé?

M. Benjamin: Non.

Le vice-président: Cela n'a rien à voir avec le rapport annuel.

M. Benjamin: Permettez-moi de vous lire le texte de mon sous-amendement . . .

Le vice-président: Allez-y.

M. Benjamin: . . . à l'amendement de M. Forrestall. Je propose que l'on ajoute, après les mots «en vertu du présent paragraphe»:

et toute directive émise en vertu du paragraphe 22.1(4)

Je l'ai proposé afin que, lorsque nous traiterons du rapport annuel de cet organisme, nous traitions aussi des décrets du conseil et des directives du ministre afin de ne plus avoir de décisions genre VIA Rail.

Le vice-président: Je ne crois pas que les deux sujets aillent de pair, c'est-à-dire le rapport annuel de la société, son renvoi au comité et . . .

M. Benjamin: Cela se peut, monsieur le président, mais je demande . . .

Le vice-président: Vous l'avez par écrit?

M. Benjamin: Oui, mais à peine.

Le vice-président: Vous pouvez le terminer et nous entendrons M. Mazankowski?

M. Benjamin: J'essaie tout simplement de vous faire comprendre que, de pair avec le rapport annuel, nous traiterons aussi des directives émises par le ministre pendant la présente année financière de la société de façon à ce que nous ne faisons plus face à des décisions dans le genre VIA Rail auxquelles le Parlement ne peut plus rien.

Le vice-président: Je comprends l'intention Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: J'appuie tout à fait le principe de cet amendement de M. Benjamin. Je n'en suis pas sûr, mais peut-être que M. Benjamin voudrait le revoir. Si ces directives ne sont renvoyées qu'en même temps que le rapport annuel, peut-être cela serait-il un peu limitatif. Vous pouvez fort bien atteindre le même objectif en proposant votre amendement à l'article 12, le paragraphe proposé 22.1(4), ce qui aurait pour effet de saisir, en permanence, le comité de toutes ces directives dès qu'elles sont émises tandis que si vous proposez l'amendement dans sa forme actuelle, cela, à mon avis, signifierait que tout cela n'est renvoyé au comité permanent seulement quand ce comité est saisi du rapport annuel. Vous pourriez peut-être mieux atteindre vos buts en proposant l'amendement,

[Text]

chairman suggests, under Clause 12, but I would certainly go on record in support of the thrust of the motion.

Mr. Benjamin: What I am trying to avoid is: The minister may issue 1,000 directives, most of which are minor details and we would not want to have to call the Transport committee to deal with each one of them.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, if they stood permanently referred, the committee—

Mr. Benjamin: The committee could . . .

Mr. Mazankowski: —could call them as it so decided.

Mr. Benjamin: Okay, I will buy that.

The Vice-Chairman: We have already adopted Clause 12. What we could do, Mr. Benjamin, is have your subamendment to Mr. Forrestall's amendment read this way:

Every report laid before Parliament under this section . . .

This is where your subamendment would come in.

. . . and every direction under Section 22.1(4) stands permanently referred to any committee of Parliament established for the purpose of reviewing matters relating to transportation.

Your subamendment could be fitted in that . . .

Mr. Benjamin: That is what I meant, yes. And the committee could still deal with it at its leisure or when they chose to.

The Vice-Chairman: Is there any discussion on Mr. Benjamin's subamendment to Mr. Forrestall's amendment? Discussion, Mr. Forrestall?

Mr. Forrestall: I am quite prepared to accept the principle that is embraced in there. I think it is a good one; it directs itself towards the question of accountability which is much broader. I think the resolution of the problem is quite acceptable.

The Vice-Chairman: Mr. Siddon.

Mr. Siddon: Mr. Chairman, in case any of the members on the other side have any concern about this, it merely reinforces the provision under the previous Clause 12, proposed Section 22.1(4). If you were concerned, Mr. Chairman, that proposed Section 32 as originally written did not encompass the provision for a report on ministerial orders, it also did not include provision for proper audits to be conducted as has been reflected in the amendment put before us this evening.

The purpose of Clause 32 has already been expanded to include audits and I would presume that there is nothing irregular in also expanding it to include the report on ministerial orders.

Subamendment agreed to.

[Translation]

comme vous l'a fait observer le président, à l'article 12, mais je tiens à vous faire comprendre que j'appuie le principe de la motion.

M. Benjamin: Voici la situation que j'essaie d'éviter: le ministre pourrait fort bien émettre 1,000 directives, dont la plupart ne touchent que des détails mineurs et nous ne voudrions pas que le Comité des transports soit obligé de les étudier toutes.

M. Mazankowski: Monsieur le président, si le comité était saisi de ces directives en permanence, le comité pourrait . . .

M. Benjamin: Le comité pourrait . . .

M. Mazankowski: . . . pourrait les étudier à son gré.

M. Benjamin: Parfait, je suis d'accord.

Le vice-président: Nous avons déjà adopté l'article 12. Ce que nous pourrions faire, monsieur Benjamin, c'est attacher votre sous-amendement à l'amendement de M. Forrestall et le tout se lirait ainsi:

Tout rapport déposé devant le Parlement en vertu du présent article . . .

Voici où nous insérons votre sous-amendement.

. . . et toute directive en vertu du paragraphe 22.1(4) est renvoyée, en permanence, à tout comité du Parlement mis sur pied pour étudier tout sujet afférent au transport.

On pourrait y insérer votre sous-amendement . . .

M. Benjamin: Oui, c'est ce que je voulais dire. Et le comité pourrait étudier ces choses à sa guise lorsqu'il le déciderait.

Le vice-président: Débat sur le sous-amendement de M. Benjamin à l'amendement de M. Forrestall? Discussion, monsieur Forrestall?

M. Forrestall: J'accepte tout à fait le principe qui s'y trouve. Je trouve qu'il est bon; on y aborde la question de la responsabilité qui est beaucoup plus large. Je crois que la solution au problème est tout à fait acceptable.

Le vice-président: Monsieur Siddon.

M. Siddon: Monsieur le président, au cas où les députés de l'autre côté de la salle auraient certaines inquiétudes à ce propos, cela ne fait que renforcer la disposition prévue dans l'ancien article 12, paragraphe proposé 22.1(4). Si vous pensez, monsieur le président, que l'article proposé 32, tel qu'il était libellé à l'origine, ne comprenait pas de dispositions concernant le rapport à propos des ordres ministériels, on n'y trouvait pas non plus de dispositions concernant la vérification financière, qu'on trouve dans l'amendement qu'on nous a proposé ce soir.

L'objectif de l'article 32 a déjà été modifié pour qu'on y inclue les vérifications financières et j'imagine qu'il n'est pas irrégulier de l'élargir encore davantage pour y inclure le rapport au ministre.

Le sous-amendement est adopté.

[Texte]

The Vice-Chairman: Shall Mr. Forrestall's amendment, as amended, carry?

• 2105

Amendment, as amended, agreed to.

The Vice-Chairman: Order, please, because Clause 13 is somewhat complicated. We have just amended Clause 13 with amendment (a). Mr. Flis, you have amendments (b) (c) and (d) also that you want to... and we have an amendment by Mr. Cook.

Mr. Flis: I think Mr. Cook's amendment comes before mine, Mr. Chairman.

The Vice-Chairman: Yes, we will hear Mr. Cook's amendment.

Mr. Cook: My amendment, Mr. Chairman, is to strike out proposed Section 34.(1) and (2) in their entirety and substitute the following:

Separate accounts shall be kept for each harbour under the jurisdiction of the Canada Ports Corporation and for each work or property transferred to it for administration, management and control and the revenues derived therefrom shall be assigned exclusively for the purposes of such harbour or work or property.

The Vice-Chairman: Mr. Cook, I have in front of me an amendment that is not at all the one you have just read.

Mr. Siddon: No. It is not on the printed sheet. You are looking at the subsequent one for page 21.

The Vice-Chairman: The one I have is for Clause 13, page 20: That Bill C-92 be amended at page 20 by deleting lines 28 to 49.

Mr. Cook: I believe that is the next one.

The Vice-Chairman: That is the first one I have.

Mr. Cook: Obviously, it is a typographical error and it is our fault. With the hurry in which they were done, we missed that additional sheet.

The Vice-Chairman: Could you then tell me which is your first amendment? Could you bring it to the table?

Mr. Cook: It is on the previous page.

Mr. Siddon: It is on the previous page, but you do not say what you are going to add in there.

Mr. Cook: All right. My apologies, Mr. Chairman. It is obviously confused.

The Vice-Chairman: This is what I have now: It is moved that Clause 13 be amended on page 20 by striking out Section 34.(1) and (2) in its entirety and retaining Section 31 of the National Harbours Act which reads:

Separate accounts shall be kept for each harbour under the jurisdiction of the Canada Ports Corporation and for each work or property transferred to it for administration, man-

[Traduction]

Le vice-président: L'amendement de M. Forrestall, tel que modifié, est-il adopté?

L'amendement modifié est adopté.

Le vice-président: A l'ordre, s'il vous plaît, parce que l'article 13 est quelque peu compliqué. Nous venons tout juste de modifier l'article 13 avec l'amendement a). Monsieur Flis, vous avez les amendements b), c) et d) aussi que vous voulez... et nous avons l'amendement proposé par M. Cook.

M. Flis: Je crois que l'amendement de M. Cook précède le mien, monsieur le président.

Le vice-président: Oui, nous entendons l'amendement de M. Cook.

M. Cook: Mon amendement, monsieur le président, vise à supprimer les paragraphes 1 et 2 de l'article 34 entièrement pour les remplacer par ce qui suit:

Il doit être tenu des comptes distincts pour chaque port relevant du conseil et pour chaque ouvrage ou bien qui lui est transféré pour administration, gestion et régie, et les recettes qui en proviennent doivent être assignées exclusivement aux fins de chacun de ces ports, ouvrages ou biens.

Le vice-président: Monsieur Cook, j'ai devant moi l'amendement qui n'est pas du tout celui que vous venez de lire.

M. Siddon: Non. Ce n'est pas sur la feuille imprimée. Vous lisez l'amendement suivant pour la page 21.

Le vice-président: L'amendement que j'ai porte sur l'article 13, page 20: que le bill C-92 soit modifié à la page 20 en supprimant les lignes 25 à 42 inclusivement.

M. Cook: Je crois que c'est le suivant.

Le vice-président: C'est le premier que j'ai.

M. Cook: Il est évident qu'il s'agit d'une erreur typographique qui a été commise par nous. A la vitesse à laquelle nous avons rédigé les amendements, nous avons oublié cette feuille additionnelle.

Le vice-président: Pourriez-vous alors me dire quel est votre premier amendement? Pouvez-vous le déposer?

M. Cook: Il se trouve à la page précédente.

M. Siddon: A la page précédente, oui, mais vous ne dites pas ce que vous allez rajouter.

M. Cook: Bon. Mes excuses, monsieur le président. Il semble y avoir confusion.

Le vice-président: Voici ce que j'ai entre les mains: il est proposé que l'article 13 soit modifié à la page 20 en supprimant entièrement les paragraphes 1 et 2 de l'article 34 pour garder l'article 31 de la Loi sur les conseils des ports nationaux qui se lit comme suit:

Il doit être tenu des comptes distincts pour chaque port relevant du conseil et pour chaque ouvrage ou bien qui lui est transféré pour administration, gestion et régie, et les

[Text]

agement and control and the revenues derived therefrom shall be assigned exclusively for the purposes of such harbour or work or property.

Is that the amendment, Mr. Cook?

Mr. Cook: Yes, that is the amendment.

My feeling on the amendment is that I do not like the concept of Vancouver being able to be stripped of any surplus, under any circumstances. I feel that if we go back to what is in the old act it is very clear that Vancouver's money remains in Vancouver.

The Vice-Chairman: Mr. Siddon.

Mr. Siddon: The earlier confusion I think was caused because the printed list of amendments you have was merely reserving space for the detailed amendment you have before you.

The Vice-Chairman: Thank you.

Mr. Siddon: I have some problem with the amendments presented by Mr. Flis, because they do not quite concur with what the minister stated in the House during second reading debate, to my recollection, which is much more consistent with the amendment that has just been put forward by my colleague, Mr. Cook. As we read the government's amendment, and I know we are not dealing with that at this point, it is quite clear that under the proposed amendment the funds would all be deposited to the central bank account and it would be on the decision of the Canada Ports Corporation as to whether or not the recommendations of the local port corporation will be accepted with respect to the disposition of surplus. I would just like to refer the committee to what the minister said in reply to a question I asked him during second reading debate.

• 2110

This is recorded in *Hansard* at page 18825 where I stated that:

I challenge the minister to stand up now and tell the people of western Canada that the total surplus funding which is earned at the port of Vancouver will be available on a first call basis for the development of the port.

Mr. Pepin: I will.

Mr. Siddon: I am very pleased that this is in the record. The Minister of Transport has pointed out that any surplus revenues earned in the port of Vancouver will stay there.

Mr. Pepin: Sure.

Mr. Siddon: It will stay there until such time as the regional levels of responsibility decide that they may have surplus earnings that can be shared with the Receiver General. That has been clarified.

Going on to Mr. Pepin's response, again on page 18825 of *Hansard*:

[Translation]

recettes qui en proviennent doivent être assignées exclusivement aux fins de chacun de ces ports, ouvrages ou biens.

C'est bien l'amendement, monsieur Cook?

M. Cook: Oui, c'est bien l'amendement.

A propos de cet amendement, je n'aime pas l'idée que Vancouver soit privé de ses surplus, quelles que soient les circonstances. Je crois que si nous retournons à l'ancienne loi, nous voyons bien que les fonds qui appartiennent à Vancouver restent à Vancouver.

Le vice-président: M. Siddon.

M. Siddon: Je crois que la confusion initiale a été créée parce que, dans la liste d'amendements imprimés que vous avez, on réservait tout simplement une place pour l'amendement détaillé que vous avez devant vous.

Le vice-président: Merci.

M. Siddon: Les amendements présentés par M. Flis me préoccupent un peu parce qu'ils ne concordent pas exactement avec ce que le ministre a déclaré en Chambre pendant le débat en deuxième lecture, du moins si je me le rappelle bien, et ses propos, à ce moment, s'orientaient beaucoup plus dans le sens de l'amendement proposé par mon collègue, M. Cook. À la lecture de l'amendement proposé par le gouvernement, et je sais fort bien que nous n'en débattons pas pour le moment, il est clair qu'en vertu de l'amendement proposé, les fonds seraient tous déposés dans un compte de banque centralisé et ce serait alors la société canadienne des ports qui déciderait si oui ou non les recommandations de la société de port locale seraient acceptées pour ce qui est de la disposition dudit surplus. J'aimerais tout simplement rappeler au comité ce qu'a dit le ministre en réponse à une question que je lui ai posée pendant le débat en deuxième lecture.

On le retrouve à la page 18825 du *Hansard* où j'ai déclaré que:

Je défie le ministre de se lever maintenant et de dire à la population de l'ouest canadien que les profits réalisés par le port de Vancouver vont être utilisés en priorité pour l'expansion du port.

M. Pepin: Ainsi en sera-t-il.

M. Siddon: Je suis très heureux que cette affirmation soit consignée au procès-verbal. Le ministre des Transports a signalé que le port de Vancouver pourra garder tous les profits qu'il aura réalisés.

M. Pepin: Bien sûr.

M. Siddon: Ils y resteront jusqu'au moment où les autorités régionales décideront de les partager avec le receveur général. Cela a été précisé.

Pour en revenir à la réponse de M. Pepin, encore une fois à la page 18825 du *Hansard*:

[Texte]

I rise on a point of order, Mr. Speaker. The port of Vancouver can be called by the Canada Port Corporation. It will stay there. It will be stamped "Port of Vancouver" and it will be available to the port of Vancouver for development. Is that clear?

Mr. Siddon: Yes, that is clear.

So, the minister asserted at least three times in debate at second reading stage that the funds earned and designated as surplus to the immediate needs of the local port corporation would remain with, or at least be made available to, that port corporation on the request of the local board, not the board of the Canada Ports Corporation. I want it clarified by Mr. Flis, or by one of the officials, as to why the amendment that has been presented here by the government does not reinforce the commitment the minister made which concurs with the sentiments expressed in Mr. Cook's motion.

The Vice-Chairman: So that we understand the amendment of the government that you are talking about, which amendment is it, Mr. Siddon?

Mr. Siddon: We are talking about the amendment starting at point B on the page immediately following proposed subsections 1 to 7 of proposed Section 32.

The Vice-Chairman: The only problem that I have is basically one of procedure.

Mr. Siddon: I appreciate that.

The Vice-Chairman: Mr. Cook's amendment starts at the line preceding the amendment of Mr. Flis. We have to deal originally with Mr. Cook's. We will explain that, and then I will deal with Mr. Cook's amendment. Mr. Sinclair, or Mr. Flis? Mr. Sinclair.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, I do not believe there is anything at all inconsistent with what the minister said and what is proposed to be amended here. The proposed Section 34.(1) on page 20, which is the section under consideration, is being proposed to be amended to primarily add the word "lend" to the corporation for a period specified by the corporation. Taken in the context of the whole proposed section,

34.(1) The Corporation may, with the approval of the Minister, require a local port corporation to transfer to the Corporation so much of the money administered by the local port corporation . . . taking into account the capital expenditure program . . . after consultation with its local board . . .

any amounts considered

. . . to be in excess of the amount required for the purposes of the local port corporation.

Mr. Siddon: Mr. Chairman, the hooker here rests in the phrase "... considers to be in excess of ...", and that consideration is rendered by the corporation—not by the local port corporation but by the capital "C" Corporation.

[Traduction]

Monsieur l'Orateur, j'invoque le Règlement. Le Conseil des ports nationaux sera dépositaire des subventions accordées au port de Vancouver. Il conservera ces sommes dans une enveloppe réservée au port de Vancouver et les autorités portuaires y auront accès à des fins d'expansion. Est-ce clair?

M. Siddon: Parfaitement.

Le ministre nous a donc assuré au moins trois fois pendant le débat en deuxième lecture que les fonds gagnés et désignés excédentaires aux besoins immédiats de l'autorité portuaire locale seraient conservés par cette autorité ou au moins mis à sa disposition à la demande de la Société de port locale et non pas à la demande de la Société canadienne des ports. J'aimerais que M. Flis ou un des fonctionnaires nous explique précisément pourquoi l'amendement qui a été présenté ici par le gouvernement ne vient pas renforcer l'engagement pris par le ministre et qui va aussi dans le sens des sentiments exprimés dans la motion de M. Cook.

Le vice-président: Afin de bien comprendre de quoi il retourne exactement, monsieur Siddon, de quel amendement du gouvernement s'agit-il au juste?

M. Siddon: Il s'agit de l'amendement commençant au point B à la page suivant immédiatement les sous-articles proposés 1 à 7 de l'article 32 proposé.

Le vice-président: Le seul problème que nous ayons ici est de procédure.

M. Siddon: Je le comprends parfaitement.

Le vice-président: L'amendement de M. Cook commence à la ligne précédant l'amendement de M. Flis. Nous devons d'abord nous occuper de l'amendement de M. Cook. Nous l'expliquerons et je passerai ensuite à l'amendement de M. Cook. M. Sinclair ou M. Flis? Monsieur Sinclair.

M. Sinclair: Monsieur le président, je ne crois pas qu'il y ait incompatibilité entre ce qu'a dit le ministre et l'amendement proposé ici. Le paragraphe 1 de l'article 34 proposé à la page 20, qui se trouve l'article en délibération, devrait être modifié surtout pour ajouter le mot «prête» à la Société pour une période précisée par la Société. Pris dans le contexte de tout l'article proposé,

34.(1) La Société peut, sous réserve de l'approbation du ministre, exiger d'une société de port locale, après consultation du conseil local et pris en compte de son programme de dépenses en immobilisation qu'elle lui transfère la part des fonds qu'elle gère, qui, de l'avis de la Société

quel qu'en soit le montant

. . . excèdent la somme nécessaire aux fins de cette Société de port locale.

M. Siddon: Monsieur le président, le problème ici se trouve dans la partie de phrase qui se lit «... de l'avis de la société, excèdent la somme nécessaire...» et que cette décision est prise par la société, non pas par la société de port locale, mais par la Société avec un «S» majuscule.

[Text]

Mr. Sinclair: No, Mr. Chairman, that is not correct.

The Vice-Chairman: Please explain it.

Mr. Sinclair: It says "The Corporation may, with the approval of the Minister . . ." And it requires, down on line 35, "... after consultation with its local board . . .". So there is a whole series of balances in that the Canada Ports Corporation does not have the unilateral right to move funds out. It has to be with the approval of the minister and after consultation with the local port corporation.

Mr. Siddon: The point I raised by citing from the minister's response during second reading debate was that he confirmed in the House that the funds earned and designated as surplus to the requirements of the Port of Vancouver "... will be available on a first call basis for the development of the port". That was my point to him and he said, "It will."

• 2115

Now, if the proper interpretation of proposed Section 34 was written with the amendment, which would provide for lending, proper interpretation is that it would be on the approval of the minister, and in consultation with the local port corporation, that the Canada Ports Corporation could require a local port corporation to transfer to the corporation so much of the money administered as the parent corporation—taking into account the capital expenditure, considering it—considers to be in excess of the amount required for the purposes of the local port corporation. The point is that the operative decision is made by the Canada Ports Corporation in consultation with the minister. It is not at the discretion of the local regional port corporation, and that is in contradiction to the commitment the minister made in the House, which would be that each local port corporation would manage its own funds and properly account for its own financial transactions, as Mr. Cook's amendment would require.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, if you take the amendment that Mr. Flis has proposed, it eliminates the word "transfer" and the proposed section would then read:

... require a local port corporation to lend to the Corporation ...

There is no transfer of money. All there is is a requirement to lend to the corporation, after approval by the minister and after consultation with the local board. So the minister's commitment is intact.

Mr. Siddon: The point, Mr. Chairman, is that there may very well be a dispute between the interpretation of surplus rendered by the local port corporation and by the Canada Ports Corporation or the minister. There may well be a difference of opinion. The minister's response in the House was that any surplus funding would be available on a first-call basis to the port that earned it, and this amendment only provides that it be loaned with the approval of the minister and on the authority of the parent corporation. They are two different concepts.

[Translation]

M. Sinclair: Non, monsieur le président, ce n'est pas exact.

Le vice-président: Expliquez s'il vous plaît.

M. Sinclair: L'article stipule «la Société peut, sous réserve de l'approbation du ministre . . .» et aussi, à la ligne 27, «... après consultation du conseil local . . .». Il y a donc toute une série de garanties que la Société canadienne des ports n'a pas le droit unilatéral de transférer les fonds. Cela doit se faire sous réserve de l'approbation du ministre et après consultation du conseil local.

M. Siddon: La question que j'ai soulevée en citant la réponse donnée par le ministre pendant le débat en deuxième lecture est la suivante: qu'il a confirmé en Chambre que les profits réalisés par le port de Vancouver et désignés fonds excédentaires aux besoins du port de Vancouver «... vont être utilisés en priorité pour l'expansion du port». Voilà la question que je lui ai posée et il m'a répondu: «Ainsi en sera-t-il».

Si l'interprétation de l'article 34 proposé était inscrite avec l'amendement, qui prévoit la possibilité de prêt, une interprétation valable serait que compte tenu de l'approbation du ministre, et en consultation avec la Société de port locale, la Société canadienne des ports pourrait exiger qu'une société de port locale transfère à la Société une partie des fonds administrés que la société mère, compte tenu des immobilisations, estime dépasser les montants requis pour les activités de la société de port locale. Le fait est que la décision dans ce sens est prise par la Société canadienne des ports, après consultation du ministre. Ce pouvoir n'est donc pas attribué à la société régionale de port locale, ce qui contredit l'engagement que le ministre a pris à la Chambre, selon lequel chaque société de port locale pourrait gérer ses propres fonds et rendre compte de ses transactions financières, comme l'exigerait l'amendement de M. Cook.

M. Sinclair: Monsieur le président, l'amendement qu'a proposé M. Flis supprime le terme «transfère» et tel serait le libellé de l'article proposé:

... exige qu'une société de port locale prête à la société ...

Il n'y a pas de transfert d'argent. Il est seulement prévu que des prêts soient consentis à la société, après approbation du ministre, et consultation du conseil local. Par conséquent, la promesse du ministre a bien été tenue.

M. Siddon: Monsieur le président, le fait est que la société de port locale et la Société canadienne des ports ou le ministre pourront fort bien ne pas être d'accord sur l'interprétation à donner au fonds excédentaire. Il peut fort bien y avoir à cet égard une divergence d'opinion. Le ministre avait dit à la Chambre que les fonds excédentaires pourraient être mis à la disposition du port qui les aurait gagnés, et qui en aurait fait la demande le premier, et cet amendement n'en prévoit que le prêt, avec approbation du ministre et autorisation de la Société mère. Il s'agit donc de deux concepts différents.

[Texte]

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, there is no "on the authority of the Canada Ports Corporation" in that clause.

Mr. Siddon: It says:

... with the approval of the Minister, require a local ...

That is authority.

... The Corporation may ... require a local port corporation to transfer to the Corporation ...

Mr. Sinclair: Only with the approval of the minister. That is the only place they ... the decision-making or the authority rests solely with the minister.

Mr. Siddon: With all due regard, Mr. Chairman and Mr. Sinclair, in defence of the point, Mr. Pepin said something completely contrary in the House.

The Vice-Chairman: Except, Mr. Siddon, if I may intervene at this time, you are dealing with proposed Section 34.(1) which says "to transfer", but when Mr. Flis has a chance to present his amendment, if he does, it will say not transfer but lend. And in an accounting firm, on your books, if you lend money, it is still yours; it is still an asset. Indeed, as such, to me, the local port authority is not any poorer if it decides to lend money. I can understand your point if it was transferring, but it is lending. But I do not want per se to get involved in it.

Mr. Siddon: But if, as I suggested, Mr. Chairman, there was a matter of dispute, the minister confirmed that the first call on those funds would be rendered to the local port corporation and not subject to an override by the minister or the Canada Ports Corporation in his statement, as recorded in *Hansard*.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman ...

Mr. Siddon: Now I know we are dealing with Mr. Cook's amendment at this stage, but all I am saying—

The Vice-Chairman: But both are ...

Mr. Siddon: —in support of his amendment, is that it more closely conforms with the undertaking made by the minister in the House.

The Vice-Chairman: Mr. Sinclair.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, I have to disagree because the clause still retains in it the words "taking into account the capital expenditure program of the local port corporation".

Mr. Siddon: That is only advisory.

Mr. Sinclair: That provides for, as you call it, the first call upon the funds to be available to sustain the planned capital program of the port affected, and I maintain that the clause, as it is proposed to be amended, is totally consistent with the minister's position and respects the ownership of the money and provides for the first call, if you wish to use those words, by the words "taking into account the capital expenditure program of the local port corporation".

The Vice-Chairman: Mr. Cook.

[Traduction]

M. Sinclair: Monsieur le président, cette disposition ne parle pas de l'autorisation de la Société canadienne des ports.

M. Siddon: Je cite:

... la société peut, sous réserve de l'approbation du ministre, exiger d'une société de port locale ...

Voilà l'autorisation.

... La société peut ... exiger d'une société de port locale ... qu'elle lui transfère ...

M. Sinclair: C'est seulement sous réserve de l'approbation du ministre. C'est la seule disposition où ... la prise de décision ou l'autorisation n'incombe qu'au ministre.

M. Siddon: Je voudrais dire respectueusement, monsieur le président et monsieur Sinclair qu'à cet égard M. Pepin a dit justement l'opposé à la Chambre.

Le vice-président: Sauf que, monsieur Siddon, si vous me permettez d'intervenir, que dans l'article 34.(1) proposé il est question du transfert alors que lorsque M. Flis aura la possibilité de présenter son amendement, s'il le présente, il sera question non pas de transfert mais de prêt. En comptabilité, de l'argent prêté fait encore partie des actifs, et de cette façon, selon moi l'administration de port locale ne devient pas plus pauvre si elle décide de prêter de l'argent. Je comprends ce que vous dites s'il s'agit d'un transfert mais non pas d'un prêt. Ceci dit, je ne tiens pas à participer vraiment à la discussion.

M. Siddon: Mais si, comme je l'ai suggéré, monsieur le président, il y avait un désaccord à ce sujet, le ministre avait confirmé que le premier à recevoir ces fonds serait la société de port locale, sans que cette décision ne puisse être rejetée ni par le ministre ni par la Société canadienne des ports, ainsi que l'indique le *Hansard*.

M. Sinclair: Monsieur le président ...

M. Siddon: Je sais que nous étudions maintenant l'amendement de M. Cook, mais tout ce que j'essaie de dire ...

Le vice-président: Mais tous deux sont ...

M. Siddon: ... en faveur de cet amendement, c'est qu'il est beaucoup plus conforme à l'engagement qu'avait fait le ministre à la Chambre.

Le vice-président: M. Sinclair.

M. Sinclair: Monsieur le président, je ne suis pas d'accord, car les termes «prise en compte de son programme de dépenses en immobilisations» sont maintenus dans cette disposition.

M. Siddon: C'est seulement à titre consultatif.

M. Sinclair: Il est prévu que les fonds soient disponibles pour appliquer le programme de dépenses en immobilisations du port intéressé, et je soutiens que l'amendement proposé pour cette disposition est tout à fait conforme au point de vue du ministre, tout en respectant le principe de la propriété des fonds, et en assurant la possibilité de respecter les premières demandes, grâce aux termes «prise en compte de son programme de dépenses en immobilisations».

Le vice-président: M. Cook.

[Text]

Mr. Cook: Mr. Sinclair, I think you can answer the question, yes or no. The minister has the absolute authority. He is required to do some consulting, but he has the absolute authority to determine what is surplus and to demand it, and demand that it be lent to the ports corporation. Yes, or no, sir?

• 2120

Mr. Sinclair: Yes, the minister has the authority, if he wishes to—

Mr. Cook: In other words, he has the right by those two sections to strip surplus, whatever he considers surplus, from a local ports corporation—yes or no?

Mr. Sinclair: If you allow me to refer to a subsequent amendment that Mr. Flis will be proposing, then I would be able to respond to your question.

Mr. Cook: You can respond to it in terms of these two sections, but those two sections give him that power, do they not?

Mr. Sinclair: Mr. Cook, you are trying—

Mr. Cook: Do they or do they not?

Mr. Sinclair: —you are trying to lead me to make an erroneous conclusion, that if you accept the amendment that is in (c), I believe it is, "... if the Minister so directs", require a local port corporation to lend to the corporation, and it also contains the words "after taking into account the capital expenditure program of the local port corporation"—

Mr. Cook: Which is determined by the minister, whether he agrees with that local ports corporation's advance planning. And it is forcing that local ports corporation to lend its money even though they may not want to. The minister has that power, does he not?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, through you to Mr. Cook, the minister has the power to direct a loan after taking into account the capital program and after consultation with the local board.

Mr. Cook: Okay.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Cook.

Mrs. Mitchell, I am sorry, you have indicated your interest—

Mrs. Mitchell: Yes. I would like to clarify again what you have said. Would you say that this is a local banking concept, if there is such a thing, rather than a central banking concept and that the surplus funds really will be retained in the local port until their capital funding needs are met? Is it still going to be a central banking concept loaned back for capital expenditures?

Mr. Sinclair: No, Mr. Chairman, I could not accept those words. It is a central banking concept wherein ports who have surplus funds or temporarily surplus funds may lend them to the central banking authority, the Canada Ports Corporation, and receive interest earnings on those deposits. When they require the repayment of those loans that will be provided for.

[Translation]

M. Cook: Monsieur Sinclair, je pense que vous pouvez répondre à la question par l'affirmative ou par la négative. Le pouvoir du ministre reste absolu. Il doit procéder à des consultations mais il a le pouvoir absolu de déterminer ce qui est excédentaire et d'exiger que le montant soit prêté à la Société des ports. Oui ou non?

M. Sinclair: Oui, le ministre a le pouvoir s'il souhaite...

M. Cook: Autrement dit, ces deux dispositions lui donnent le droit de prélever auprès d'une société portuaire locale tout ce qu'il considère comme excédentaire—oui ou non?

M. Sinclair: Je pourrais répondre à votre question si vous me permettez de citer un amendement ultérieur que M. Flis va déposer.

M. Cook: Vous pouvez me répondre sur ce qui figure dans ces deux articles. Lui donne-t-il ce pouvoir, oui ou non?

M. Sinclair: Monsieur Cook, vous essayez de...

M. Cook: Oui ou non?

M. Sinclair: ... de me conduire à une conclusion erronée, à savoir que si l'on accepte l'amendement qui figure au paragraphe c) ... «à la demande du ministre» exiger d'une société de port local qu'elle prête à la société, et qui contient également les termes: «après prise en compte de son programme de dépenses en immobilisation».

M. Cook: Mais cela est déterminé par le ministre, qui approuve ou non le programme de dépenses de la Société locale. Et il peut contraindre la Société locale à prêter cet argent même si elle ne le veut pas. D'après vous le ministre possède ce pouvoir, n'est-ce-pas?

M. Sinclair: Monsieur le président, le ministre a le pouvoir de décider un prêt, en tenant compte du programme d'investissements et après consultation de la Société locale.

M. Cook: Bien.

Le vice-président: Je vous remercie, monsieur Cook.

Madame Mitchell, je vous prie de m'excuser, vous aviez dit que vous souhaitiez...

Mme Mitchell: Oui. J'aimerais préciser encore une fois ce que vous avez dit. S'agit-il vraiment là d'une sorte de financement local plutôt que d'un financement central et est-ce que les fonds excédentaires resteront aux mains du port local jusqu'à ce que ces besoins d'investissements soient couverts? Est-ce un système bancaire central auprès duquel on pourra emprunter pour ces investissements?

M. Sinclair: Non, monsieur le président, ce n'est pas tout à fait cela. Il s'agit d'un concept bancaire central voulant que les ports qui disposent de fonds excédentaires puissent les prêter à l'autorité centrale, la Société canadienne des ports, et toucher des intérêts sur ses dépôts. Lorsqu'ils ont besoin de l'argent ainsi déposé, ils peuvent le retirer.

[Texte]

Mr. Benjamin: It is a revolving fund.

Mr. Sinclair: Not quite a revolving fund, no. It is more in the nature of a bank deposit account. You deposit money in the bank account, you earn money on that account, and when you want to make a withdrawal from the account you make a withdrawal from the account. If you want to draw the analogy a little further, it is more in the nature of term deposits and you schedule the term of your deposits according to what you believe your needs are going to be for your funds.

The Vice-Chairman: Mrs. Mitchell.

Mr. Benjamin: My accounts are revolving though.

Mrs. Mitchell: Mr. Chairman, we also had an amendment that overlaps really with these two and I wonder if I might read it, not as a motion but just read it to see if it is really covered by the revised government amendment.

Mr. Benjamin: Or the Conservative, or is it a compromise?

Mrs. Mitchell: Would that be appropriate?

The Vice-Chairman: Well, I will try to deal with them one at a time. Yours starts at line 49—

Mrs. Mitchell: Well, it was really just the sense of it, because it may be redundant. But I will leave it if you would rather . . .

The Vice-Chairman: I would rather you did. Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Mr. Sinclair, with respect to withdrawal, would there be some conditions attached through bylaws or something of that nature which would have some restriction? If you are asked to deposit then simply withdraw, you would be defeating the purpose. What sort of conditions would be attached? You did mention a term deposit, and I suspect that when funds were called upon they would be called upon for perhaps a given length of time or some specific guidelines would be attached. Can you outline to the committee the guidelines that would govern the withdrawals from the central bank?

• 2125

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, what we have in mind would be in the nature of term deposits that would be agreed between the central corporation and the local port corporation, taking into account the estimated timing requirements for the funds to be returned to the local port corporation. Also, periods of the loans would be specified which would then provide the confidence or the assurance to the local port corporation as to when the moneys could be returned and would provide a reasonably sound basis for the central corporation to conduct the central-banking concept with some degree of certainty as to when funds are going to be required, the knowledge of what funds are going to be deposited and what funds might be required from the central treasury.

[Traduction]

M. Benjamin: C'est un fonds tournant.

M. Sinclair: Pas tout à fait non. C'est plutôt analogue à un compte de dépôts bancaires. Vous déposez votre argent sur le compte, vous touchez des intérêts et lorsque vous avez besoin de l'argent, vous effectuez un retrait. Si vous voulez pousser plus loin l'analogie, cela ressemble fort à un dépôt à terme dont vous planifiez la durée en fonction du besoin que vous avez de vos fonds.

Le vice-président: Madame Mitchell.

M. Benjamin: Mes comptes à moi tournent beaucoup.

Mme Mitchell: Monsieur le président, nous avons également un amendement qui chevauche quelque peu ces deux-là et j'aimerais les lire, non pas pour les introduire officiellement mais pour voir si cela est vraiment couvert par le nouvel amendement gouvernemental.

M. Benjamin: Ou l'amendement conservateur, ou bien s'agit-il d'un compromis?

Mme Mitchell: Puis-je le faire?

Le vice-président: C'est-à-dire que nous essayons de procéder dans l'ordre, un amendement après l'autre. Le vôtre commence à la ligne 49.

Mme Mitchell: Oui, je voulais surtout en voir la signification car elle pourrait bien être devenue inutile. Mais si vous préférez . . .

Le vice-président: J'aimerais mieux. Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Monsieur Sinclair, en ce qui concerne les retraits, ceux-ci pourraient-ils faire l'objet de conditions prescrites par d'autres textes? Sinon il serait trop facile de déposer l'argent et de le retirer le lendemain. Quelles seront les conditions? Si on vous avait mentionné un dépôt à termes, et j'imagine que lorsqu'on voudra effectuer un retrait il faudra donner un préavis d'une durée fixe ou suivre une procédure quelconque. Pourriez-vous esquisser à l'intention du comité les dispositions qui régiront les retraits auprès de la Banque centrale?

M. Sinclair: Monsieur le président, nous songeons à des dépôts à terme dont la durée serait convenue par la Société centrale et la Société locale en tenant compte de la date dont cette dernière aura besoin de son argent. On déciderait donc ainsi d'échéances qui donneraient au port local l'assurance de disposer de l'argent lorsqu'il en aura besoin et qui permettrait également à la Société centrale de mener ses opérations bancaires avec un degré de certitude suffisant sachant quand les fonds seront déposés et pour combien de temps.

[Text]

Mr. Mazankowski: What if unforeseen circumstances developed and a local port corporation found it needed funds that varied from the conditions attached to the original deposit? Would there be reasonable assurance that could be arranged for?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, there is provision in the bill for working capital borrowings. While it is not specifically spelled out in the legislation, if there were an unforeseen requirement I would think that the Canada Ports Corporation would find it to be in their interest to co-operate with the local port corporation in satisfying whatever its cash needs would be as a result of this unforeseen circumstance. If it were a new project that came on all of a sudden, perhaps it would require Treasury Board financing, which could then look after the total funds requirement. There are several ways it could be done. The port corporation might already have sufficient working capital in its possession to cover its short-term emergency requirement, whatever that might be.

Mr. Mazankowski: In other words, if the cupboard was bare the corporation would go out and borrow the money to give back to the local port corporation. Is that correct?

Mr. Sinclair: You know, inherent in the central-banking concept is a financing concept. We cannot provide in legislation for circumstances... if they were going to cover every extraneous situation that results.... What I am saying is that there are at least three avenues I could think of right off the bat where the local port corporation could satisfy such emergency cash needs as it might have.

The Vice-Chairman: Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I think this might be bothering some of my friends from British Columbia, and it may bother people from other ports. For instance, let us suppose the Port of Vancouver had \$5 million in so-called surplus funds. They put them in the central banking as a sort of term deposit on which it earns interest. Then let us say that the Port of Prince Rupert wants to borrow \$2 million of that money, and it is lent to them by the central authority, but the next day the Port of Vancouver, because of some emergency, all of a sudden needs that \$2 million. Are those funds callable? I believe that is the expression. Can they then call on those funds there on deposit from their port? Even though there is not sufficient cash there, the central authority from Treasury Board or elsewhere will find the money to give to them.

The Vice-Chairman: Mr. Sinclair.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, the answer to the question is, yes, the local port corporation's needs can be satisfied in a number of ways, as I indicated. There is a working capital availability from which the central corporation or the consolidated group can borrow up to \$10 million. That is one avenue of funds. As to whether it is callable or not, there is a proposed amendment that we have for Clause 10 which would prescribe the form of documents and the terms and conditions, which then enables the Canada Ports Corporation and the local port corporation to enter into an agreement that it is a

[Translation]

M. Mazankowski: Mais qu'advient-il si des circonstances imprévues surgissent et que le port local a besoin de son argent plus tôt? Sera-t-il possible de conclure des arrangements raisonnables?

M. Sinclair: Monsieur le président, le projet de loi contient des dispositions qui prévoient des emprunts d'immobilisation. Bien que le projet de loi ne le dise pas expressément, si un besoin imprévu surgissait, je pense qu'il serait dans l'intérêt de la Société canadienne des ports de collaborer avec le port local et de satisfaire à ses besoins en liquidités imprévus. S'il s'agissait d'un nouveau projet tout à fait soudain, peut-être devra-t-il être financé par le Conseil du Trésor, lequel pourra s'occuper lui-même de tout cet aspect. Il y a plusieurs moyens de résoudre la difficulté. La Société des ports aura peut-être déjà en sa possession un capital de roulement suffisant pour couvrir ses besoins immédiats, quels qu'ils soient.

M. Mazankowski: Autrement dit, si la caisse était vide, la Société irait emprunter l'argent pour le restituer au port local. Est-ce exact?

M. Sinclair: Vous savez, le concept de banque centrale est inséparable du concept du financement. Nous ne pouvons pas prévoir dans le projet de loi toutes les circonstances imprévues qui pourraient surgir.... Par contre, il existe au moins trois moyens qui me viennent à l'esprit spontanément et qui permettraient au port local de satisfaire aux besoins de liquidités immédiats qui pourraient surgir.

Le vice-président: Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, il y a quelque chose qui inquiète peut-être mes collègues de la Colombie-Britannique et peut-être également les gens des autres ports. Par exemple, supposons que le port de Vancouver dispose de \$5 millions de fonds soi-disant excédentaires. Il les dépose auprès de la Société centrale dans le cadre d'un dépôt à terme rapportant des intérêts. Disons ensuite que le port de Prince-Rupert va emprunter \$2 millions que la Société centrale lui prête et qu'ensuite le port de Vancouver, pour des raisons imprévues, ait besoin tout d'un coup de ces \$2 millions. Les fonds peuvent-ils alors être rappelés? Je pense que c'est le terme technique correct. Peut-il retirer son argent? Même si la Société centrale n'a plus le montant en caisse, elle peut aller l'emprunter au Conseil du Trésor ou ailleurs pour restituer le dépôt.

Le vice-président: Monsieur Sinclair.

M. Sinclair: La réponse est oui, le besoin en liquidités du port local peuvent être satisfaits de diverses façons, ainsi que je l'ai indiqué. Il existe un fond de roulement auprès duquel la Société centrale peut emprunter jusqu'à \$10 millions. C'est là une des possibilités. Quant au retrait avant terme, nous proposons un amendement à l'article 10 qui prévoit une détermination des modalités et des conditions des dépôts, ce qui permettrait à la société canadienne des ports et à la société portuaire locale de conclure un contrat de dépôt à terme. Si l'on veut y

[Texte]

term deposit. If they want it to be callable, it would probably be the same terms and conditions as if you want to call a term deposit.

• 2130

Mr. Benjamin: Okay, fine.

Mr. Sinclair: There is any one of a number of ways in which—

Mr. Benjamin: So the availability of the surplus funds from any given port, one way or another, will always be there should they have to call upon them.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, I believe there are sufficient avenues to respond to that kind of statement.

Mr. Benjamin: Okay.

Mr. Siddon: Mr. Chairman, I understand the dilemma that is posed here, because there are probably many good cases that could be made for one port assisting another smaller port. The government is trying to achieve some mechanism within the legislation for doing that, but I do not think Mr. Sinclair should pretend that proposed Section 34 of Clause 13 and the government amendment in any way provide the degree of local autonomy which Mr. Cook is trying to achieve.

Mr. Cook's amendment will propose virtually absolute financial autonomy for each local port corporation in keeping their own records and maintaining their own accounts, whereas the provisions of the legislation and the proposed amendment would centralize the final authority with respect to the sharing of those funds within the body of the minister.

I think for Mr. Sinclair to suggest that he would take into account the capital expenditure program of the local port corporation is an attempt to imply that that proposed budget would be binding upon the minister; it would not be. There would be no obligation upon the minister to accept the proposed budget or expenditure program for the local port corporation, and if you read the final phrase of proposed Section 34 of Clause 13, it is ultimately what the minister considers to be in excess of the amount required for the purposes of the local port corporation.

I do not think we should kid around here. I think we should face the question squarely on. I do not think Mr. Cook is suggesting that individual corporations would hoard a massive amount of money and then, in their selfishness, deny other ports the capital to develop. There is always a degree of sharing and consideration within the government and departments for the needs of other ports.

But what Mr. Cook is asking for is individual local autonomy over the financial management of that port, and what the government is trying to create is a situation where the minister finally has the decisive authority as to how those funds should be distributed. Let us not kid around.

[Traduction]

prévoir un retrait avant terme, il suffira d'en préciser au préalable les conditions.

M. Benjamin: Très bien.

M. Sinclair: Il y a donc plusieurs façons de . . .

M. Benjamin: Chaque port pourra donc disposer, s'il en a besoin, des fonds excédentaires qu'il aura déposés auprès de la société centrale.

M. Sinclair: Monsieur le président, je crois qu'il y a plusieurs moyens qui permettront de le faire.

M. Benjamin: Bien.

M. Siddon: Monsieur le président, je vois très bien le dilemme qui pourrait surgir car il existe probablement maintes bonnes raisons pour qu'un port veuille venir en aide à un autre port plus petit. Le gouvernement essaie de mettre en place dans ce projet de loi un mécanisme à cet effet mais M. Sinclair ne devrait pas prétendre que son projet d'article 34 et l'amendement du gouvernement assurent une autonomie locale aussi grande que ce qu'essaie de faire M. Cook avec son amendement.

Celui-ci, en effet, assurerait une autonomie financière presque totale de chaque port local, qui tiendrait ses propres comptes, tandis que le projet de loi et l'amendement gouvernemental donneraient au ministre le dernier mot en ce qui concerne la répartition de ces fonds.

Lorsque M. Sinclair dit que l'on tiendrait compte du programme d'immobilisation du port local, il insinue que ce projet de budget devrait automatiquement être accepté par le ministre: ce n'est pas le cas. Le ministre n'a aucunement l'obligation d'accepter le budget ou le programme de dépenses projeté par le port local car, si vous lisez la dernière phrase du projet d'article 34 contenu dans la clause 13, c'est le ministre qui détermine la part des fonds qui excède les besoins du port.

Il ne faut pas se leurrer mais voir les choses bien en face. M. Cook ne prétend nullement que les ports individuels accumuleraient des sommes massives qu'ils refuseraient ensuite, dans leur égoïsme, aux autres ports qui ont besoin d'investir. Tout le monde, au sein du gouvernement et des ministères, admet la nécessité de partager et de tenir compte des besoins des autres ports.

Ce que M. Cook demande c'est que chaque port local exerce l'autorité sur la gestion financière et ce que le gouvernement essaie de faire est de donner au ministre le dernier mot sur l'utilisation de ces fonds. Il ne faut pas se leurrer.

[Text]

The Vice-Chairman: Far be it from me to kid around, except I have a question for Mr. Cook, if the committee will let me ask it.

Mr. Cook, if you go back to Section 31 of the old National Harbours Board Act, and it is part of your amendment, it says:

management and control and the revenues derived therefrom shall be assigned exclusively for the purposes of each such harbour or work or property.

Now, Mr. Siddon, I do not sense in your statements that you would want to prevent any loans, if it was the wish of the authority to do so. But I do not see that power at all in Section 31 to make loans to other ports.

Mr. Siddon: To prevent?

The Vice-Chairman: Precisely.

Mr. Siddon: I think it is quite clear that the minister does not have to accept the capital expenditure program of the local port corporation.

The Vice-Chairman: I am not talking about the minister; I am talking about Mr. Cook's amendment to old Section 31 of the National Harbours Board Act. As I read it as a layman, I would interpret it as preventing any loans.

An hon. Member: Very selfish.

The Vice-Chairman: I do not see in your statement that you basically would want to prevent loans from one port to another, if that was the wish of the authority.

Mr. Siddon: I would prefer, Mr. Chairman, to see the local port corporations, if they are duly established and incorporated as Crown corporations, to have the final say as to the extent to which their surpluses would be shared.

The Vice-Chairman: Mr. Cook, do you have anything else to add before we deal with your amendment?

Mr. Cook: I am inclined to agree with your comment in terms of my draftsmanship. The intention is that the local port corporation has control of their own money. If the local port corporation wishes to loan it, I think they should have the privilege of doing so; but it should be the local port corporation who makes that decision as to what they consider surplus, what they are prepared to loan and on what terms.

I would be perfectly prepared to amend the last line to:

and if in the consideration of the local port corporation they wish to loan money to other ports, then it shall be as they wish.

if that would solve the problem that you raise.

• 2135

The Vice-Chairman: No. I was just asking a question.

Mr. Cook: Well, you got an answer.

[Translation]

Le vice-président: Ce n'est nullement mon intention, mais j'aurais une question à poser à M. Cook si les membres du comité m'y autorisent.

Monsieur Cook, si l'on revient à l'article 31 de l'ancienne Loi du Conseil des ports nationaux, qui fait partie de votre amendement, on y lit:

gestion et régie et les recettes qui en proviennent doivent être assignées exclusivement aux fins de chacun de ces ports, ouvrage ou bien.

Je ne vois nulle part, monsieur Siddon, que l'on cherche à empêcher de tels frais si la Société locale souhaite les accorder. Mais je ne vois nulle part dans l'article 31 le pouvoir d'accorder des prêts à d'autres ports.

M. Siddon: De les empêcher?

Le vice-président: Précisément.

M. Siddon: Il est très clair que le ministre n'est pas tenu d'accepter le programme de dépenses en immobilisation de la société de port locale.

Le vice-président: Je ne parle pas du ministre, je parle de l'amendement de M. Cook à l'ancien article 31 de la Loi sur le Conseil des ports nationaux. De la façon dont je l'interprète, il interdisait de tels prêts.

Une voix: C'est très égoïste.

Le vice-président: Je ne vois nulle part dans votre déclaration que vous souhaiteriez empêcher les prêts de port à port, si la Société locale voulait le faire.

M. Siddon: Je préférerais, monsieur le président, que les Sociétés de port locales, si elles sont dûment créées et instituées en tant que Sociétés de la Couronne, aient le dernier mot sur l'utilisation de leurs fonds excédentaires.

Le vice-président: Monsieur Cook, avez-vous quelque chose à ajouter avant que nous mettions votre amendement aux voix?

M. Cook: Je suis d'accord avec votre interprétation. Mon intention est de faire en sorte que la Société de port locale ait le contrôle de ses propres fonds. Si celle-ci souhaite les prêter, elle devrait avoir le droit de le faire mais c'est à elle de décider quel est son excédent, le montant qu'elle est disposée à prêter et à quelle condition.

Je serais tout à fait disposé à modifier la dernière ligne de façon à ce qu'elle se lise comme:

et si la société de port locale souhaite prêter des fonds à d'autres ports, elle ait la latitude de le faire.

si cela peut résoudre le problème que vous soulevez.

Le vice-président: Non. Je posais simplement une question.

M. Cook: Et bien, vous avez la réponse.

[*Texte*]

The Vice-Chairman: May we now deal with Mr. Cook's amendment?

Mr. Cook: It is my understanding, Mr. Chairman, that I can amend it even though it is in your hands.

The Vice-Chairman: No, you cannot amend your own—

Mr. Cook: I cannot. Okay.

Mr. Fraser: We can withdraw it.

Mr. Cook: All right. Then the obvious answer is to withdraw it and correct the draftsmanship on it.

The Vice-Chairman: I need unanimous consent to withdraw it. Mr. Siddon has suggested that we stand Clause 13. I would rather we deal with it. There are other amendments to it.

Mr. Siddon: Mr. Chairman, perhaps in the remaining time we could deal with the other amendments. I think this is at the heart of the issue that has created some pretty deep differences of opinion around this table, and rather than rush through it tonight, perhaps we should hear some debate on the other amendments, allow Mr. Cook to reword his, and then finalize it at our next meeting.

M. Benjamin: D'accord.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I think Mr. Siddon's suggestion is worthy. Mr. Cook and Mr. Siddon obviously have some very deep concerns about this aspect of it, and I think they should be given the opportunity to put their amendment in the proper form, more accurately reflecting—

The Vice-Chairman: Okay. Then we will need unanimous consent for Mr. Cook to withdraw his motion and then we will stand Clause 13 and we will go to Clause 14 and so on.

Mr. Siddon: Are you going to deal with the other amendments to Clause 13?

The Vice-Chairman: No, we will not deal with the other amendments to Clause 13. We will stand Clause 13 and we will go to Clause 14.

Mr. Cook: Why is that necessary?

The Vice-Chairman: Because those are the rules, Mr. Cook.

Mr. Cook: But just a moment, now. If you have unanimous consent, I can withdraw my motion. Correct?

The Vice-Chairman: Yes.

Mr. Cook: All right. May we have that first of all?

The Vice-Chairman: Do we have unanimous consent to withdraw ?

Some hon. Members: Agreed.

The Vice-Chairman: Mr. Flis said no.

Mr. Flis: Mr. Chairman, I think we had almost two days of debate on this issue. It is a vital point, and I think we should

[*Traduction*]

Le vice-président: Pouvons-nous maintenant mettre aux voix l'amendement de M. Cook?

M. Cook: Je crois, monsieur le président, que je peux le modifier bien qu'il ait été déposé.

Le vice-président: Non, vous ne pouvez modifier votre propre . . .

M. Cook: Je ne peux pas? Bien.

M. Fraser: Nous pouvons le retirer.

M. Cook: Très bien. La solution dans ce cas est de le retirer et d'en modifier le libellé.

Le vice-président: Vous avez besoin de consentement unanime pour le retirer. M. Siddon a proposé de réserver l'article 13. J'aimerais mieux le garder car d'autres amendements lui sont proposés.

M. Siddon: Monsieur le président, peut-être pourrions-nous examiner les autres amendements dans le temps qu'il nous reste. Je pense que nous touchons là au coeur du problème qui motive la controverse que nous voyons autour de cette table et plutôt que d'expédier les choses à la hâte ce soir il vaudrait peut-être mieux débattre des autres amendements, permettre à M. Cook de reformuler le sien et de finaliser tout cela lors de la prochaine réunion.

M. Benjamin: Agreed.

M. Mazankowski: Monsieur le président, cette proposition de M. Siddon me paraît valable. M. Cook et M. Siddon portent manifestement un intérêt très vif à cette question et je pense qu'il faudrait leur donner la possibilité de reformuler leur amendement afin qu'ils traduisent plus précisément . . .

Le vice-président: Bien. Il nous faut donc le consentement unanime du comité à ce que M. Cook retire sa motion, ensuite de quoi nous réserverons l'article 13 et passerons à l'article 14 et aux suivants.

M. Siddon: Allons-nous débattre des autres amendements à l'article 13?

Le vice-président: Non, nous allons réserver l'article 13 et passer à l'article 14.

M. Cook: Pourquoi?

Le vice-président: Parce que le règlement l'exige, monsieur Cook.

M. Cook: Un instant. Je peux retirer ma motion s'il y a consentement unanime, n'est-ce pas?

Le vice-président: Oui.

M. Cook: Très bien. Pouvons-nous commencer par là?

Le vice-président: Y a-t-il consentement unanime au retrait de l'amendement?

Des voix: D'accord.

Le vice-président: M. Flis a dit non.

M. Flis: Monsieur le président, nous avons déjà débattu de cela deux jours durant. C'est un point vital et je pense qu'il

[Text]

put the question and vote on it, because we are in the middle of motions for this clause. We got half-way through and we should finish them off.

The Vice-Chairman: Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, it is not proper, I suppose, to reflect upon a vote that has been taken in committee, but I think—with all due respect, Mr. Flis, you might want to reconsider, because what Mr. Cook has now before the committee does not accurately reflect that which he intended to move, and I think rather than denying him that opportunity, there has been understanding within this committee—it has always been one of those committees that have allowed for give and take—and I think in the interest of Mr. Cook wanting to put forth his point of view and his concern as accurately as he possibly can, he should be given that opportunity. I would just ask you to reconsider and I prevail upon you to—

Mr. Flis: Mr. Chairman, as long as we can be assured that it is not just a stalling tactic and that Mr. Cook does want time to word it properly, then I think we can give unanimous consent.

Mr. Siddon: We are going to be here all summer.

Mr. Cook: I can give you my thorough assurance on that, if you will change your vote. And having that accomplished, is there any reason why we cannot discuss the other amendments as you want, which I would agree to, totally?

The Vice-Chairman: Except that Rule 772, which has been pointed out by our expert clerk, says that amendments should be proposed on the lines of a clause, and if the latter part of a clause is amended it is not competent for a member to move—but basically the rule is we do it line by line. So we will have to stand Clause 13.

Mr. Cook: No, we do not have to stand. Committees make their own rules, the same way the House of Parliament does.

The Vice-Chairman: I am sorry, on this one . . .

Mr. Fraser.

Mr. Fraser: I just want to make a brief comment. First of all, on Mr. Flis' concern about stalling, I want to assure all members of the committee that if that had been the purpose of anybody on this side, we would not be at this stage now. There were lots of ways this could have been stalled.

But I do want to say this to all members of the committee.

• 2140

It may be a little difficult for some to understand just how important this is to a very large constituency in the Vancouver area, and I would hope that we could at least let Mr. Cook put the amendment in the form that he really intends it to be in, which would open it up to the lending, which I think the chairman very properly pointed out was missing. It seems to me that Mr. Cook is quite prepared to change that. If it does not meet with the approval of the committee, then of course it

[Translation]

convient maintenant de procéder au vote car nous n'avons encore vu que la moitié des amendements à cet article. Nous sommes arrivés à mi-chemin et il vaudrait mieux en finir.

Le vice-président: Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Monsieur le président, il serait inconvenant de critiquer un vote qui vient de se tenir mais sauf votre respect, monsieur Flis, vous pourriez peut-être reconsidérer votre position car le comité est saisi d'un amendement de M. Cook qui ne traduit pas tout à fait les intentions de celui-ci. Plutôt que de lui refuser la possibilité de le reformuler—le Comité a toujours su faire preuve de souplesse jusqu'à présent—je pense qu'il faudrait donner à M. Cook l'occasion d'exposer son point de vue de façon aussi précise que possible. Je vous demande donc de reconsidérer votre position et de . . .

M. Flis: Si l'on nous donne l'assurance qu'il ne s'agit pas là d'une tactique dilatoire et si M. Cook a besoin d'un peu de temps pour reformuler son texte, alors je pense que nous pouvons donner notre consentement unanime.

M. Siddon: Nous serons ici tout l'été.

M. Cook: Je peux vous donner mon assurance formelle, si vous êtes disposé à modifier votre vote. Cela étant fait, y a-t-il une raison qui nous empêche de débattre des autres amendements, ce que je serais tout à fait disposé à faire?

Le vice-président: Il y a la règle 772, sur laquelle notre greffier attire mon attention, qui veut que les amendements portent sur une ligne ou l'autre d'un article. Si la dernière partie d'un article est modifiée on ne peut plus revenir sur les lignes précédentes. Autrement dit, nous devons procéder ligne par ligne et nous devons réserver l'article 13.

M. Cook: Non, ce n'est pas nécessaire. Les comités peuvent faire leur propre règle, de la même façon que le fait la Chambre.

Le vice-président: Je regrette mais . . .

Monsieur Fraser.

M. Fraser: Juste une brève remarque. Tout d'abord, en ce qui concerne la crainte de M. Flis que nous voulions retarder le projet de loi, je tiens à donner l'assurance à tous les membres du comité que si c'était là notre intention, nous ne serions pas au stade où nous en sommes. Nous aurions pu retarder le projet de loi de nombreuses autres façons.

Je tiens cependant à rappeler ceci à tous les membres du comité.

Certains comprennent peut-être mal quelle importance tout cela revêt pour un très grand nombre de gens dans la région de Vancouver. J'espère que nous pourrions au moins laisser M. Cook introduire l'amendement qu'il souhaite véritablement présenter, et qui aurait pour effet d'autoriser les prêts de port à port: c'est une lacune que le président a lui-même signalée. M. Cook est tout à fait disposé à y remédier et si, ensuite, le Comité veut rejeter son amendement, il pourra toujours le

[Texte]

will not pass. But I think it is very important for Mr. Cook and also some other members of this committee from that area to at least have clearly on the record that they have made a point and that this point is of considerable importance to a very large constituency on the west coast.

The Vice-Chairman: I certainly understand the concern and I agree with what you said, but before I recognize Mr. Forrestall I want to point out to Mr. Cook that I do not see how, even if we did not have these rules, we can discuss amendments to Clause 13, which deals fundamentally with what you want to redraft tomorrow. It is on that logic that I would like to ask that you withdraw your amendment and that we stand Clause 13.

Is there unanimous agreement for you to withdraw your motion?

Some hon. Members: Agreed.

Clause 13 allowed to stand.

On Clause 14

Mr. Mazankowski: Mr. Sinclair is getting a little tired.

The Vice-Chairman: There are no amendments to Clause 14.

Mr. Siddon: I do not see any.

Clause 14 agreed to.

The Vice-Chairman: There are lots of amendments to Clause 15.

Mr. McRae: Mr. Chairman, I would move that we adjourn, given the fact that there are only four minutes remaining.

Mr. Mazankowski: We have made tremendous progress.

The Vice-Chairman: The committee is adjourned until 3.30 tomorrow afternoon.

[Traduction]

faire. Il est de toute façon très important pour M. Cook et d'autres députés qui viennent de cette région que le procès-verbal indique très clairement qu'ils ont fait valoir un argument sur une question qui touche d'aussi près la population de la côte ouest.

Le vice-président: Je comprends très bien ce désir et suis d'accord avec vous, mais, avant de donner la parole à M. Forrestall, je tiens à signaler à M. Cook que je ne vois pas comment, même si cette règle n'existait pas, nous pourrions discuter des autres amendements à l'article 13, qui est précisément celui qu'il souhaite modifier demain. Ce serait illogique et c'est pourquoi je vous demande de retirer votre amendement et de réserver l'article 13.

Y a-t-il consentement unanime au retrait de la motion?

Des voix: D'accord.

L'article 13 est réservé.

Article 14

M. Mazankowski: M. Sinclair commence à être un peu fatigué.

Le vice-président: Il n'y a pas d'amendement à l'article 14.

M. Siddon: Je n'en vois pas.

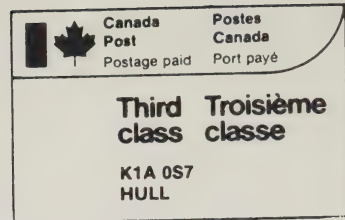
L'article 14 est adopté.

Le vice-président: Il y a beaucoup d'amendements à l'article 15.

M. McRae: Monsieur le président, je propose de lever la séance étant donné qu'il ne reste plus que 4 minutes.

M. Mazankowski: Nous avons énormément avancé.

Le vice-président: La séance est levée jusqu'à 15h30 demain après-midi.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Printing Office,
Supply and Services Canada,
45 Sacré-Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Imprimerie du gouvernement canadien,
Approvisionnement et Services Canada,
45, boulevard Sacré-Coeur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

WITNESS—TÉMOIN

From the Department of Transport:

Mr. Gordon M. Sinclair, Administrator, Canadian Marine
Transportation Administration.

Du ministère des Transports:

M. Gordon M. Sinclair, administrateur, Administration
canadienne du transport maritime.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 75

Wednesday, July 7, 1982

Chairman: Mr. Maurice A. Dionne

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 75

Le mercredi 7 juillet 1982

Président: M. Maurice A. Dionne

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on**Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des*

Transport

Transports

RESPECTING:

Bill C-92, An Act to amend the National Harbours Board Act, the Government Harbours and Piers Act, the Harbour Commissions Act, the Canada Shipping Act and the Fishing and Recreational Harbours Act

CONCERNANT:

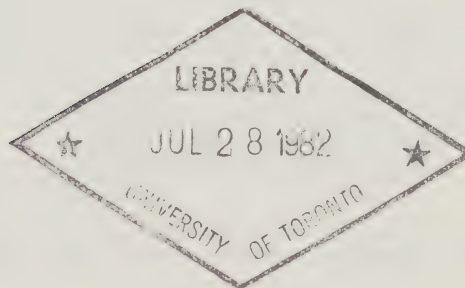
Bill C-92, Loi modifiant la Loi sur le Conseil des ports nationaux, la Loi sur les ports et jetées de l'État, la Loi sur les Commissions de port, la Loi sur la marine marchande et la Loi sur les ports de pêche et plaisance

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



First Session of the
Thirty-second Parliament, 1980-81-82

Première session de la
trente-deuxième législature, 1980-1981-1982

STANDING COMMITTEE ON
TRANSPORT

Chairman: Mr. Maurice A. Dionne

Vice-Chairman: Mr. Pierre Deniger

Bloomfield
Bockstael
Cook
Corbin
Flis

Forrestall
Fraser
Frith
Fulton
Gimaïel

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: M. Maurice A. Dionne

Vice-président: M. Pierre Deniger

Messrs. — Messieurs

Laniel
MacBain
Mazankowski
McCain

McDermid
Mitchell (M^{me})
Siddon
Turner—(20)

(Quorum 11)

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 65(4)(b)

On Wednesday, July 7, 1982:

Mr. Fulton replaced Mr. Benjamin;
Mr. Frith replaced Mr. McRae;
Mr. Bloomfield replaced Mr. Roy.

Conformément à l'article 65(4)b) du Règlement

Le mercredi 7 juillet 1982:

M. Fulton remplace M. Benjamin;
M. Frith remplace M. McRae;
M. Bloomfield remplace M. Roy.

MINUTES OF PROCEEDINGS

WEDNESDAY, JULY 7, 1982
(117)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 3:45 o'clock p.m. this day, the Chairman, Mr. Dionne (*Northumberland—Miramichi*) presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Bloomfield, Bockstael, Cook, Corbin, Deniger, Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Flis, Forrestall, Frith, Fulton, MacBain, Mazankowski, McCain, McDermid, Mrs. Mitchell, Messrs. Siddon and Turner.

Witnesses: From the Department of Transport: Mr. Gordon M. Sinclair, Administrator, Canadian Marine Transportation Administration; Mr. Denis Lefebvre, General Counsel and Mr. Dave A. Watt, Director, Ports Policy Implementation.

The Committee resumed consideration of Bill C-92, An Act to amend the National Harbours Board Act, the Government Harbours and Piers Act, the Harbour Commissions Act, the Canada Shipping Act and the Fishing and Recreational Harbours Act.

By unanimous consent, the Committee reverted to Clause 2.

Mr. Cook moved,—That Clause 2 be amended by adding immediately after line 12 on page 4 the following:

(4) The Minister shall within six months after the end of each fiscal year or, if Parliament is not then sitting, on any of the first fifteen days next thereafter that Parliament is sitting, submit to Parliament a report showing the operations and financial position of all local port corporations and the operations of all harbour Commissions and public harbours and public port facilities for that fiscal year.

After debate thereon, the question being put on the amendment, it was, by a show of hands, negatived: Yeas: 4; Nays: 8.

Mr. Cook moved,—That Clause 2 be amended by deleting lines 38 to 41 on page 6 and substituting the following thereof:

after consultation with the regional advisory councils, have the experience and capacity required for discharging their functions and are representative of national, regional and local interests essential to port activities.

After debate thereon, the question being put on the amendment, it was, by a show of hands, an equality of votes: Yeas: 6; Nays: 6.

Whereupon, the Chairman declined to cast a deciding Vote. Therefore, the amendment was lost.

Mr. Cook moved,—That Clause 2 be amended by deleting line 27 on page 7 and substituting the following therefor:

consultation with the Board and the regional advisory councils to hold office during pleasure for a term not exceeding three years.

PROCÈS-VERBAL

LE MERCREDI 7 JUILLET 1982
(117)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 15h45 sous la présidence de M. Dionne (*Northumberland—Miramichi*) (président).

Membres du Comité présents: MM. Bloomfield, Bockstael, Cook, Corbin, Deniger, Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Flis, Forrestall, Frith, Fulton, MacBain, Mazankowski, McCain, McDermid, M^{me} Mitchell, MM. Siddon et Turner.

Témoins: Du ministère des Transports: M. Gordon M. Sinclair, administrateur, Administration canadienne du transport maritime; M. Denis Lefebvre, avocat général et M. Dave A. Watt, directeur, Mise en oeuvre de la politique portuaire.

Le Comité reprend l'étude du Bill C-92, Loi modifiant la Loi sur le Conseil des ports nationaux, la Loi sur les ports et jetées de l'État, la Loi sur les commissions de ports, la Loi sur la marine marchande et la Loi sur les ports de pêche et plaisance.

Du consentement unanime, le Comité revient à l'étude de l'article 2.

M. Cook propose,—Que l'article 2 soit modifié en ajoutant immédiatement après la ligne 12, page 4, ce qui suit:

«(4) Le ministre doit dans les six mois suivant la fin de chaque exercice financier ou si le Parlement ne siège pas à ce moment-là, à n'importe lequel des premiers quinze jours suivant le début de la session parlementaire, soumettre au Parlement un rapport indiquant les opérations et la situation financière de toutes les sociétés portuaires locales et les opérations de toutes les commissions portuaires et les ports publics et les installations portuaires publiques pour cet exercice financier.»

Après débat, l'amendement, mis aux voix, est rejeté par un vote à mains levées par 8 voix contre 4.

M. Cook propose,—Que l'article 2 soit modifié en remplaçant les lignes 35 à 39, page 6, par ce qui suit:

«que de l'avis du gouverneur en conseil, après consultation avec les conseils consultatifs régionaux, être représentatif des intérêts nationaux, régionaux et locaux essentiels aux activités portuaires et posséder l'expérience et les aptitudes nécessaires.»

Après débat, l'amendement est mis aux voix par un vote à mains levées et il s'ensuit une égalité des votes, soit 6 contre 6.

Le président refuse de donner un vote prépondérant. En conséquence, l'amendement est rejeté.

M. Cook propose,—Que l'article 2 soit modifié en remplaçant les lignes 23 à 27, page 7, par ce qui suit:

«du conseil sont nommés à titre amovible pour un mandat de trois ans au maximum par le gouverneur en conseil, sur recommandation du ministre, après consultation du conseil et des conseils consultatifs régionaux.»

After debate thereon, the question being put on the amendment, it was, by a show of hands, negatived: Yeas: 4; Nays: 7.

On motion of Mr. Flis, it was unanimously agreed,—That the English version of Clause 2 be amended by striking out line 30 on page 7 and substituting the following therefor:

“(2) In the”

Mr. Cook moved,—That Clause 2 be amended by deleting line 6 on page 8 and substituting the following therefor:

not exceeding four years.

After debate thereon, the question being put on the amendment, it was, by a show of hands, negatived: Yeas: 7; Nays: 8.

And the question being put on Clause 2, as amended, it was carried.

By unanimous consent, the Committee reverted to Clause 4.

And the question being put on Clause 4, it was carried.

By unanimous consent, the Committee reverted to Clause 5.

Mr. Cook proposed to move,—That Clause 5 be amended by deleting lines 1 and 2 on page 11 and substituting the following therefor:

at any non-corporate port, excluding any port for which a harbour Commission has been established if, in the opinion of the Corporation,

The Chairman ruled the proposed amendment out of order as it was not applicable to the National Harbours Board Act but to the Harbour Commissions Act. In other words, it was offered at the wrong place of the Bill.

Mr. Cook proposed to move,—That Clause 5 be amended, by adding immediately after line 8, the following:

(d) any port for which a harbour Commission has been established may petition the Minister, through its regional advisory council, for a change in its status to that of a local port corporation.

The Chairman ruled the proposed amendment out of order on the grounds that it was offered at the wrong place of the Bill. It should amend the Harbour Commissions Act rather than the National Harbours Board Act.

Mr. Cook moved,—That Clause 5 be amended by deleting lines 38 to 40 on page 11 and substituting the following therefor:

patent of that local port corporation.

After debate thereon, the question being put on the amendment, it was, by a show of hands, negatived: Yeas: 3; Nays: 8.

Mr. Cook moved,—That Clause 5 be amended by deleting lines 11 to 14 on page 12 and adding the following:

(2) The Governor in Council may provide recommendations to a local port corporation to make amendments to its by-laws.

Après débat, l'amendement, mis aux voix, est rejeté par un vote à mains levées par 7 voix contre 4.

Sur motion de M. Flis, il est convenu à l'unanimité,—Que la version anglaise de l'article 2 soit modifiée en remplaçant la ligne 30, page 7, par ce qui suit:

«(2) In the»

M. Cook propose,—Que l'article 2 soit modifié en remplaçant les lignes 2 et 3, page 8, par ce qui suit:

«amovible pour un mandat de quatre ans au maximum».

Après débat, l'amendement, mis aux voix, est rejeté par un vote à mains levées par 8 voix contre 7.

L'article 2 modifié, mis aux voix, est adopté.

Du consentement unanime, le Comité revient à l'étude de l'article 4.

L'article 4, mis aux voix, est adopté.

Du consentement unanime, le Comité revient à l'étude de l'article 5.

M. Cook propose,—Que l'article 5 soit modifié en remplaçant les lignes 1 et 2, page 11, par ce qui suit:

«l'égard d'un port non constitué, à l'exception de tout port pour lequel une commission portuaire a été créée si, de l'avis de la société,»

Le président déclare l'amendement proposé irrecevable étant donné qu'il ne s'applique pas à la Loi sur le Conseil des ports nationaux mais à la Loi sur les commissions de ports. En d'autres termes, l'offre est faite à un endroit non prévu du bill.

M. Cook propose,—Que l'article soit modifié en ajoutant immédiatement après la ligne 9, ce qui suit:

«d) tout port pour lequel une commission portuaire a été créée peut réclamer du ministre par le biais de son conseil consultatif régional, un changement dans son statut à celui d'une société portuaire locale.»

Le président déclare l'amendement proposé irrecevable en se basant sur le fait que l'offre est faite à un endroit non valable du bill. Elle devrait modifier la Loi sur les commissions de ports plutôt que la Loi sur le Conseil des ports nationaux.

M. Cook propose,—Que l'article 5 soit modifié en remplaçant les lignes 38 à 40, page 11, par ce qui suit:

«ne peut, toutefois, attribuer à la société de ports locale des pouvoirs autres que ceux qui sont prévus à la présente loi.»

Après débat, l'amendement, mis aux voix, est rejeté par un vote à mains levées par 8 voix contre 3.

M. Cook propose,—Que l'article 5 soit modifié en remplaçant les lignes 11 à 13, page 12, par ce qui suit:

«(2) Le Gouverneur en conseil peut faire des recommandations à une société de ports locale pour modifier ses règlements.»

After debate thereon, the question being put on the amendment, it was, by a show of hands, negatived: Yeas: 4; Nays: 7.

Mr. Cook moved,—That Clause 5 be amended by deleting lines 41 to 46 and adding the following immediately after line 46:

6.6(1) The Corporation may provide recommendations to a local port corporation for the purposes of achieving the objective of the national ports policy and a local port corporation may, after consultation with its regional advisory council, implement these recommendations if it believes them to be in the best interest of national, regional, and local objectives.

(2) A regional advisory council, or a local port corporation through its regional advisory council, may provide recommendations to the Canada Ports Corporation that it believes to be in the best interest of national, regional, and local objectives.

(3) A regional advisory council, or a local port corporation through its regional advisory council, may provide recommendations to the Minister that it believes to be in the best interest of national, regional, and local objectives.

After debate thereon, the question being put on the amendment, it was, by a show of hands, negatived: Yeas: 3; Nays: 7.

Mr. Cook moved,—That Clause 5 be amended by adding immediately after line 24 the following:

6.8(2) On the petition of a local port corporation, through its regional advisory council, the Minister shall, after consultation with the Canada Ports Corporation, direct a local port corporation to wind up its affairs and will, by order, dissolve any local port corporation to which he has given direction under this subsection and, on the day that the order takes effect, the port at which a local port corporation was established becomes a harbour Commission port.

By unanimous consent, Mr. Cook withdrew his amendment.

And the question being put on Clause 5, it was carried, on division.

During the course of the meeting, the witnesses answered questions.

At 6:10 o'clock p.m., the Committee adjourned until 9:30 o'clock a.m., Thursday, July 8, 1982.

Après débat, l'amendement, mis aux voix, est rejeté par un vote à mains levées par 7 voix contre 4.

M. Cook propose,—Que l'article 5 soit modifié en supprimant les lignes 41 à 46 et en ajoutant ce qui suit immédiatement après la ligne 46:

«6.6(1) La Société peut donner à une société de ports locale des recommandations afin de réaliser l'objectif de la politique portuaire nationale et une société de ports locale peut, après consultation avec son conseil consultatif régional, mettre en application ces recommandations si elle croit qu'elles peuvent servir dans le meilleur intérêt des objectifs nationaux, régionaux et locaux.

(2) Un conseil consultatif régional ou une société de ports locale par le biais de son conseil consultatif régional, peut faire des recommandations à la Société canadienne des ports qu'elle juge être dans le meilleur intérêt des objectifs nationaux, régionaux et locaux.

(3) Un conseil consultatif régional ou une société de ports locale, par le biais de son conseil consultatif régional, peut faire des recommandations au ministre qu'il croit être dans le meilleur intérêt des objectifs nationaux, régionaux et locaux.»

Après débat, l'amendement, mis aux voix, est rejeté par un vote à mains levées par 7 voix contre 3.

M. Cook propose,—Que l'article 5 soit modifié en ajoutant immédiatement après la ligne 23, ce qui suit:

«6.8(2) A la demande d'une société de ports locale, par le biais de son conseil consultatif régional, le ministre doit, après consultation avec la Société canadienne des ports, administrer une société de ports locale pour liquider ses affaires et dissoudra, par ordonnance, toute société de ports locale à laquelle il a donné des directives en vertu de ce paragraphe et, le jour où l'ordonnance entre en vigueur, le port ou une société de ports locale a été établie devient un port de la commission portuaire.»

Du consentement unanime, M. Cook retire son amendement.

L'article 5, mis aux voix, est adopté par un vote partagé.

Au cours de la séance, les témoins répondent aux questions.

A 18h10, le Comité suspend ses travaux jusqu'au jeudi 8 juillet 1982, à 9h30.

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

EVIDENCE

*(Recorded by Electronic Apparatus)**[Text]*

Wednesday, July 7, 1982

• 1555

The Chairman: Order, please.

Ladies and gentlemen, I see a quorum, so we shall resume consideration of Bill C-92, an Act to amend the National Harbours Board Act, the Government Harbours and Piers Act, the Harbour Commissions Act, the Canada Shipping Act and the Fishing and Recreational Harbours Act.

Before we begin our deliberations today, I will give the committee just a brief summary of our proceedings to date, so that members will know where we stand vis-à-vis the bill.

Clause 1 is stood; Clause 2 is stood; Clause 3 is carried; Clause 4 stood; Clause 5 was carried; Clause 6 was carried; Clause 7 was stood; Clauses 8 and 9 were carried; Clause 10 is stood; Clause 11 was carried. Then we reverted to Clause 1 and we had a witness. Last night Clause 12, as amended, was carried; Clause 13 was allowed to stand, and Clause 14 was carried. Therefore, in accordance with the decision of the committee yesterday morning I shall call Clause 15. We shall proceed clause by clause to the end of the bill, at which time we will go back and call in order the clauses that have been stood.

Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: I hesitate to intervene, but inasmuch as we are moving into the schedules, I wonder whether it might not be more useful to you, Mr. Chairman, if we went back and cleaned up the stood clauses before we get into Schedule I. I would bow to the collective wisdom, but the administrator might, from his point of view and his thought point of view, comment on that as a procedure. I just rather thought when we concluded last evening that, before we started into the schedules, it might be useful to us to clean up those clauses which, in fact, were stood, so as to preclude any possibility of amendment to the schedules, which, in fact, are subjective to the first part, on the other part.

• 1600

On the other hand, if Mr. Cook or others have amendments to the schedules which might substantively or otherwise affect the first 14 clauses, then of course that is a different situation. My understanding is that Mr. Cook may have some amendments, but the amendments are perhaps more directed at the schedules. So I am in your hands on whether or not we should tidy up the preliminary to the schedule, and then deal with the schedule. I am subject to Mr. Cook's comments with respect to that, or the administrator's, or yours.

The Chairman: I know that Mrs. Mitchell has a number of amendments to propose to the schedules, and the government

TÉMOIGNAGES

*(Enregistrement électronique)**[Translation]*

Le mercredi 7 juillet 1982

Le président: A l'ordre s'il vous plaît.

Mesdames et messieurs, je vois qu'il y a quorum nous allons donc reprendre l'étude du Bill C-92 Loi modifiant la Loi sur le conseil des ports nationaux, la Loi sur le ports et jetées de l'État, la Loi sur les Commissions de ports, la Loi sur la marine marchande la Loi sur les ports de pêche et de plaisance.

Avant de reprendre nos discussions je vais résumer pour le Comité ce que nous avons fait jusqu'ici afin que les membres sachent où nous en sommes du projet de loi.

L'article 1 est réservé, l'article 2 est réservé, l'article 3 est adopté, l'article 4 est réservé l'article 5 est adopté, l'article 6 est réservé, l'article 7 est réservé, les articles 8 et 9 sont adoptés, l'article 10 est réservé, l'article 12 est adopté. Après quoi nous sommes revenus à l'article 1 et nous avons entendu un témoin. Hier soir, nous avons adopté l'article 12 tel qu'amendé; l'article 13 fut réservé et l'article 14 fut adopté. Donc, conformément à la décision prise par le Comité d'hier après-midi je mets l'article 15 en délibération. Nous procéderons article par article jusqu'à la fin du projet de loi, après quoi nous reviendrons afin de mettre en délibération les articles qui ont été réservés.

Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: J'hésite à intervenir, mais comme le temps avance, monsieur le président, je me demande s'il ne serait pas plus utile de revenir aux articles réservés avant de passer à l'annexe 1. Je m'inclinerai devant leur sagesse collective, mais l'administrateur pourrait commenter sa façon de procéder selon son point de vue personnel. J'ai pensé à la fin de la séance d'hier au soir qu'avant d'étudier les annexes il serait utile de s'occuper des articles qui ont été réservés, afin d'éviter toute possibilité d'amendements aux annexes lesquelles d'autre part, dépendent de la première partie.

D'autre part, la situation est différente si M. Cook ou d'autres ont des amendements aux annexes pouvant sensiblement ou autrement affecter les 14 premiers articles. Je crois savoir que M. Cook a peut-être certains amendements, mais ceux-ci visent peut-être plus directement les annexes. Alors je m'en remets à vous de décider si nous devrions d'abord régler ce qui précède l'annexe. Je sou mets ma proposition aux commentaires de M. Cook à ce chapitre, ou à ceux des administrateurs, ou aux vôtres.

Le président: Je sais que M^{me} Mitchell a un certain nombre d'amendements à proposer aux annexes ainsi que le gouverne-

[Texte]

has some. I am not sure of the number at the moment, but I know there are some. Mr. Cook has some.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, I did not mean to limit my comments to my colleague, Mr. Cook, of course.

The Chairman: I realize that. I am just advising the committee where the amendments are coming from.

Mr. Forrestall: I would include Mrs. Mitchell and the parliamentary secretary.

The Chairman: Mr. Deniger.

Mr. Deniger: I think the suggestion of Mr. Forrestall does make a lot of sense since, basically, if we were to go ahead, we would be proceeding on the schedules. Yet, some of the clauses we have stood are fundamental to the principle of the bill itself. So I think it would be wise to go back through Clauses 2 to 14, carry those still requiring it, and then proceed with the schedules.

The Chairman: Okay. If that is agreed, we will adopt the following procedure: I would call Clause 2 again and, if and when that is disposed of . . .

Mr. Forrestall, yes?

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, just before you do that, might we hear from Mr. Cook, Mrs. Mitchell and Mr. Flis, with respect to amendments they may have to make to the first 14 clauses leading up to Schedule I.

The Chairman: That would be Clauses 2, 4, 7, 10 and 13.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, could I then request you to ask Mr. Cook and Mrs. Mitchell whether or not they are prepared now to call those clauses?

The Chairman: All right. Mr. Cook and Mrs. Mitchell, are you prepared to deal with the amendments to those clauses now?

Mr. Cook: Mr. Chairman, I totally agree with Mr. Forrestall's stand that perhaps we should deal with this matter before going into the schedules. I have amendments to Clause 2, Clause 10 and Clause 13. They are here and can be dealt with.

The Chairman: Mrs. Mitchell.

Mrs. Mitchell: Mr. Chairman, I think we would prefer to go ahead. We prepared our amendments some time ago and in a sense have been through that. But if the majority wants to go back, that is fine. We have put our amendments for those earlier clauses. We do have amendments we would like to spend some time on regarding Clause 15.

The Chairman: Okay. Then I will call Clause 2. Do we have unanimous consent for that?

Some hon. Members: Agreed.

On Clause 2

The Chairman: Mr. Deniger.

Mr. Deniger: On Clause 2, Mr. Chairman, I would draw the attention of the committee to a telegram of which I received a

[Traduction]

ment, pour l'instant j'en ignore le nombre, mais je sais qu'il y en a. M. Cook en a.

M. Forrestall: Monsieur le président, mon intention n'était pas de restreindre mes commentaires à mon collègue M. Cook, bien sûr.

Le président: Je comprends cela. J'informe simplement le comité d'où proviennent les amendements.

M. Forrestall: J'inclurais M^{me} Mitchell et le secrétaire parlementaire.

Le président: Monsieur Deniger.

M. Deniger: A mon avis la suggestion de M. Forrestall est très logique car fondamentalement si nous allions de l'avant, nous en serions aux annexes. Toutefois, certains articles que nous avons réservés sont fondamentaux. A mon avis il serait sage de revenir sur les articles 2 à 14, en adoptant ceux qui ne le sont pas avant de passer aux annexes.

Le président: Très bien. Si vous êtes d'accord nous allons adopter la procédure suivante: je vais à nouveau mettre en délibérations l'article 2 et lorsqu'il sera adopté, le cas échéant . . .

Oui, monsieur Forrestall?

M. Forrestall: Monsieur le président, avant cela nous pourrions entendre M. Cook, M^{me} Mitchell et M. Flis quant aux amendements qu'ils peuvent avoir sur les 14 premiers articles conduisant à l'annexe 1.

Le président: Il s'agirait des articles 2, 4, 7, 10 et 13.

M. Forrestall: Monsieur le président, pouvez-vous demander à M. Cook et à M^{me} Mitchell s'ils sont prêts à ce qu'on mette ces articles aux voix?

Le président: Très bien. Monsieur Cook et Madame Mitchell, êtes-vous prêts maintenant à présenter des amendements à ces articles?

M. Cook: Monsieur le président, je suis tout à fait d'accord sur la position de M. Forrestall que nous devrions d'abord traiter de cette question avant de passer aux annexes. J'ai des amendements aux articles 2, 10 et 13. Ils sont là et on peut les mettre en délibération.

Le président: Madame Mitchell.

Mme Mitchell: Monsieur le président, nous préférierions aller de l'avant. Il y a un moment que nous avons préparé nos amendements et dans un sens c'est déjà fait. Toutefois si la majorité veut que nous revenions sur ces articles, c'est d'accord. Nous avons présenté nos amendements sur les articles précédents. Nous avons des amendements à l'article 15 sur lequel nous aimerions nous arrêter un moment.

Le président: Très bien. Alors je mets l'article 2 en délibérations. Avons-nous le consentement unanime?

Des voix: D'accord.

Sur l'article 2

Le président: Monsieur Deniger.

M. Deniger: Monsieur le président, sur l'article 2 j'aimerais attirer l'attention du comité sur un télégramme du maire de

[Text]

copy from the Mayor of Montreal, dated July 6, 1982. I will read the first paragraph into the record. If you wish to distribute it to members, I would find that suitable.

Mrs. Mitchell: Pardon me. Could you please just direct us to what we are talking about now?

Mr. Deniger: On Clause 2, it is just as we did yesterday, Mrs. Mitchell. I would like to read the first paragraph of a telegram we received from the Mayor of Montreal. It says:

J'appuie le projet de loi C-92, Loi modifiant la Loi sur le Conseil des ports nationaux, et souhaite son adoption pendant la présente session parlementaire. Je comprends que ce projet dont le but est d'opérer une certaine décentralisation pourrait être suivi d'améliorations dans le futur.

So I just wanted to put on the record the support of the Mayor of Montreal for Bill C-92. I thought it might be useful in the circumstances.

• 1605

So I have no questions on Clause 2. I would be ready to carry it now.

The Chairman: Mr. Cook.

Mr. Cook: On Clause 2, page 4, I would move an amendment that Bill C-92 be amended by adding immediately after line 12 on page 4 the following:

(4) The Minister shall within six months after the end of each fiscal year or, if Parliament is not then sitting, on any of the first fifteen days next thereafter that Parliament is sitting, submit to Parliament a report showing the operations and financial position of all local port corporations and the operations of all Harbour commissions and public harbours and public port facilities for that fiscal year.

The explanation for proposing that amendment is that these ministerial responsibilities in Bill C-50 and C-92 are essentially the same. However, this proposed subsection, which was in Bill C-50, is not in Bill C-92.

Mr. Forrestall: Right on.

The Chairman: It has been moved, then, by Mr. Cook that Bill C-92 be amended by adding immediately after line 12 on page 4 the following:

(4) The Minister shall within six months after the end of each fiscal year or, if Parliament is not then sitting, on any of the first fifteen days next thereafter that Parliament is sitting, submit to Parliament a report showing the operations and financial position of all local port corporations and the operations of all harbour commissions and public harbours and public port facilities for that fiscal year.

Is there any discussion on that motion?

Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: I wonder whether Mr. Cook could perhaps clarify, because instinctively this is not inconsistent with other

[Translation]

Montréal en date du 6 juillet 1982 dont j'ai reçu une copie. Je vais en lire le premier paragraphe aux fins du compte rendu et je suis d'accord si vous voulez le distribuer aux membres.

Mme Mitchell: Excusez-moi. Pourriez-vous me dire de qui nous parlons.

M. Deniger: De l'article 2, comme nous l'avons fait hier, madame Mitchell. Je vais lire le premier paragraphe d'un télégramme que nous avons reçu du maire de Montréal. Il dit:

I support Bill C-92, An Act to amend the National Harbours Board Act and hope it will be adopted during the present parliamentary session. I understand that this bill, the goal of which is to bring about some decentralization, could be followed by improvements in the future.

Je voulais simplement mentionner aux fins du compte rendu l'appui du maire de Montréal au Bill C-92. J'ai pensé que ce serait utile dans les circonstances.

Je n'ai pas de questions sur l'article 2. Je suis prêt à l'adopter maintenant.

Le président: Monsieur Cook.

M. Cook: Je propose que l'on modifie l'article 2 du Bill C-92 en ajoutant à la page 4, immédiatement après la ligne 12 ce qui suit:

(4) Dans les six mois après la fin de chaque année financière ou, si le Parlement ne siège pas alors, au cours des premiers 15 jours après la reprise de la session, le ministre soumet au Parlement un rapport illustrant les opérations et la position financière de toutes les sociétés de port locales, et les opérations de tous les conseils de port, des ports publics, et des installations portuaires publiques pour l'année financière.

L'explication de cet amendement c'est que les responsabilités ministérielles en vertu du Bill C-50 et du Bill C-92 sont essentiellement les mêmes. Toutefois, cet alinéa proposé qui était dans le Bill C-50 n'est pas dans le Bill C-92.

M. Forrestall: C'est exactement ça.

Le président: Il a donc été proposé par M. Cook que l'on modifie le Bill C-92 en ajoutant immédiatement après l'alinéa 12 de la page 4 ce qui suit:

(4) Dans les six mois après la fin de chaque année financière ou, si le Parlement ne siège pas alors, au cours des premiers 15 jours après la reprise de la session, le ministre soumet au Parlement un rapport illustrant les opérations et la position financière de toutes les sociétés de port locales et des opérations de tous les conseils de port, des ports publics, et des installations portuaires publiques pour cette année financière.

Y a-t-il discussion sur cette motion?

Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: M. Cook pourrait-il apporter des précisions car je vois instinctivement que ce n'est pas différent d'autres

[Texte]

expressions we have used. I would be interested in hearing the administrator's point of view with respect to this amendment. I have some question about what is understood by Mr. Cook with respect to "operations"—a report showing the "operations and financial position". If he means the operational budget and whatnot, that might clarify it. I would be interested in his further comments with respect to it, and in those of the marine administrator, because, as I have said, I find it not inconsistent with other positions we have tended to take.

The Chairman: Shall I go to the administrator first and then let Mr. Cook speak after, or vice-versa?

Mr. Deniger: Good idea.

The Chairman: Then, if there is no further discussion, Mr. Cook's speaking on it will wind it up.

Mr. Sinclair.

Mr. G.M. Sinclair (Administrator, Canadian Marine Transportation Administration, Department of Transport): Mr. Chairman, first of all I would point out that the amendments to Clause 13, which the committee approved last night, cover the essence of Mr. Cook's comments with respect to the Canada Ports Corporation and even make that requirement a little more onerous by using four months instead of six months. So that part of Mr. Cook's proposition with respect to the Canada Ports Corporation is already in amendments adopted by the committee last night. I would also point out that a similar provision is included in Section 17 in the Harbour Commissions Act of 1964 and that this present Bill C-92, on page 51, covers the same requirement for the public harbours.

So I think the intent of Mr. Cook's amendment has in fact been dealt with by the committee last night for the Canada Ports Corporation, is already provided for in the Harbour Commissions Act of 1964, and is envisaged at page 51 of Bill C-92 for the public harbours, with further requirement that it be within four months rather than six.

The Chairman: Mr. Cook.

Mr. Cook: My only comment, Mr. Chairman, would be that anything that can clarify anything in legislation is a very useful exercise. The administrator has mentioned three different acts in which different sections apply, and obviously the same information is available as proposed by the amendment, but they are not all gathered together as it is in this proposed section; for that reason, I feel it is useful to insert it in the bill for the greater clarification of everyone.

• 1610

The Chairman: The problem with that, as I see it, from a procedural point of view—I am not arguing the merits of it, but it seems to me that since these are amendments to various pieces of legislation that these amendments will be incorporated, if they are passed, in the original act; if it is already in the act, we are being redundant. It would seem to me that would raise a problem of proper procedure.

[Traduction]

expressions que nous avons utilisées. J'aimerais connaître le point de vue de l'administrateur au sujet de cet amendement. J'ai certaines questions sur ce que M. Cook veut dire par «opérations»—un rapport illustrant les «opérations et la position financière». Ce serait peut-être plus clair s'il veut parler des budgets opérationnels et autres. Je voudrais qu'il commente davantage et je voudrais aussi que l'administrateur maritime commente, car je le répète, ce n'est pas différent d'autres positions que nous avons préconisées.

Le président: Nous pouvons d'abord demander à l'administrateur de répondre et ensuite passer à M. Cook, ou l'inverse?

M. Deniger: Bonne idée.

Le président: Ensuite s'il n'y a pas d'autres intervenants, les propos de M. Cook clôtureront la discussion.

Monsieur Sinclair.

M. G.M. Sinclair (administrateur, Administration canadienne du Transport maritime, ministère des Transports): Monsieur le président, je tiens d'abord à signaler que les amendements à l'article 13 adopté hier soir par le comité couvrent essentiellement les commentaires de M. Cook sur la société canadienne des ports et rend même cette exigence un peu plus onéreuse en utilisant une période de quatre mois au lieu de six. Donc cette partie de la proposition de M. Cook touchant la Société canadienne des ports est déjà dans les amendements adoptés hier soir par le comité. Je souligne également que l'article 17 de la Loi sur la Commission des ports de 1964 contient une disposition semblable et que l'on retrouve la même exigence pour les ports publics à la page 51 du Bill C-92.

Donc je pense que hier soir le comité a déjà traité de l'intention de l'amendement de M. Cook en ce qui touche la Société canadienne des ports et c'est déjà prévu dans la Loi sur la Commission des ports de 1964; de plus c'est envisagé à la page 51 du Bill C-92 pour les ports publics, avec une exigence supplémentaire de quatre mois au lieu de six.

Le président: Monsieur Cook.

M. Cook: Mon seul commentaire, monsieur le président, c'est que toute chose qui peut apporter des précisions à la loi est très utile. L'administrateur a mentionné trois lois différentes où différents articles s'appliquent. Évidemment la même information est disponible comme le propose l'amendement, mais le tout n'est pas réuni ensemble comme c'est le cas dans l'article proposé; pour cette raison je pense qu'il est utile de l'insérer dans le projet de loi afin que ce soit plus clair pour tous.

Le président: Sans juger des mérites sur le plan de la procédure, il me semble que puisque ces amendements à diverses lois seront incorporés dans la loi originale, le cas échéant, nous sommes redondants. Il me semble que cela pose un problème de procédure.

[Text]

Mr. Fulton: On a point of order, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Fulton.

Mr. Fulton: I think it is something quite different from redundancy. If what is already in the bill is four months, I think it would be quite inappropriate for us to put one in that says six months.

The Chairman: Well, it becomes confusing.

Mr. Fulton: That is right.

The Chairman: Contradictory, in fact.

Mrs. Mitchell, did you want to speak?

Mrs. Mitchell: I just wanted to say that we agree with this in principle; we had a similar amendment, but it was our understanding that the government amendment would cover this.

The Chairman: Right.

Question?

Mr. Mazankowski: Well, Mr. Chairman, is the amendment in order?

The Chairman: Is the amendment in order? I think that is the first question. I would have to rule that it was not in order because it is contradictory to a section of the act that has already been passed—the Harbour Commissions Act, which has already been passed. And if it is contradictory, it seems to me that it is out of order.

An hon. Member: I will challenge the ruling.

Mr. Cook: It is my amendment, and I will challenge the ruling, with the greatest respect, Mr. Chairman.

The Chairman: I do not mind being challenged, but I would rather we resolve the issue some other way. We can vote on the amendment, and that will dispose of it.

Amendment negated.

The Chairman: Clause 2, Mr. Cook.

Mr. Cook: Clause 2, page 6, Mr. Chairman.

I move that Bill C-92 be amended at page 6 by deleting lines 38 to 41 and adding the following:

after consultations with the regional advisory councils, have the experience and capacity required for discharging their functions and are representative of national, regional and local interests essential to port activities.

What this amendment in my mind means is that it would require that the directors of the parent corporation would be selected after some input from the regional advisory councils rather than being appointments at the sole discretion of the minister.

At present the responsibilities of the regional advisory councils are vague. This amendment would provide some specific responsibility in the area of the parent corporation's selection

[Translation]

M. Fulton: Monsieur le président, j'invoque le Règlement.

Le président: Monsieur Fulton,

M. Fulton: Je pense que c'est complètement autre chose que de la redondance. Si on dit déjà quatre mois dans le projet de loi, je pense qu'il serait tout à fait inacceptable que nous incluions un amendement disant six mois.

Le président: Bien, cela crée de la confusion.

M. Fulton: En effet.

Le président: En fait c'est contradictoire.

Madame Mitchell, voulez-vous la parole?

Mme Mitchell: Je tiens à dire que nous sommes d'accord en principe, nous avons un amendement semblable, mais on nous a dit que l'amendement du gouvernement y pourvoirait.

Le président: Très bien.

Questions?

M. Mazankowski: Monsieur le président l'amendement est-il recevable?

Le président: L'amendement est-il recevable? Je pense que c'est la question que l'on doit d'abord se poser. Je dirais qu'il est irrecevable car il est contraire à un article de la loi déjà adopté... la Loi sur les Commissions de ports, qui a déjà été adoptée. Cela étant, il me semble qu'il est irrecevable.

Une voix: Je contesterai la décision.

M. Cook: C'est mon amendement et je contesterai la décision sauf votre respect, monsieur le président.

Le président: Je ne m'inquiète pas d'être contesté, mais je préférerais que nous résoudions la question autrement. Nous pouvons mettre l'amendement aux voix, et cela réglerait le problème.

Amendement défait.

Le président: Article 2, monsieur Cook.

M. Cook: Monsieur le président, article 2, page 6.

Je propose que le Bill C-92 soit amendé à la page 6 en retranchant les lignes 35 à 39 et en ajoutant ce qui suit:

l'avis du gouverneur en conseil, après consultation avec les conseils consultatifs régionaux, être représentatifs des intérêts nationaux, régionaux et locaux essentiels aux activités portuaires et posséder l'expérience et les aptitudes nécessaires.

Le but de cet amendement, c'est qu'on exige que les conseils consultatifs régionaux participent à la sélection des directeurs de la Société mère au lieu que ceux-ci soient nommés à la discrétion du ministre.

Présentement, les responsabilités des conseils consultatifs régionaux sont vagues. Cet amendement leur donnerait une responsabilité spécifique au chapitre du processus de sélection

[Texte]

process, which will be important for the smooth and efficient conduct of this national body.

The Chairman: It is my understanding, Mr. Cook, that what you are really doing is adding the words "after consultations with the regional advisory councils".

Mr. Cook: That is correct, sir.

The Chairman: Is there discussion?

Mr. Deniger.

Mr. Deniger: I understand the concern that Mr. Cook has to make sure that whoever is appointed be the best possible person, except that the amendment does not make sense. The regional advisory council will be composed of people from the different ports, and you want them to be consulted. So someone from the port of Quebec who might be a member of the regional advisory council, you want him to be consulted for an appointment at the port of Montreal. He will have no idea.

I mean, you are asking someone who will be sitting on the regional council to consult about an appointment to a local. It does not seem to make sense to me. So I would ask you to explain why I am wrong in my thinking.

• 1615

Mr. Cook: The understanding is, of course, the regional—

The Chairman: Just a minute. Let us take all the questions at once and then let Mr. Cook wrap up.

Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, I must say to our colleague, Mr. Deniger, that the argument he has just put forward of course is the exceptional argument for the usefulness or the uselessness of the regional advisory council. On that ground alone, I would reject it, without going into arguments in favour of the regional advisory council that he is very much familiar with.

I have on earlier occasions, Mr. Chairman, questioned the concept of appointments on the basis of "in the opinion of" the minister. The minister is never of an opinion; somebody else is always of the opinion that such and such a person is seized of those necessary qualifications and interests and so on and so forth. To that end, I think what Mr. Cook is suggesting here is one more opinion, and that is all it is. It is a consultative process. I know it takes time but we are talking about extended appointment periods. I see no real fault in that.

If the hierarchy within the powers that be have difficulty in arriving at a judgment, that should not in any way impair the usefulness of yet another opinion. Mr. Chairman, I do not always trust the direct, political opinion of the minister. I know it will always be correct from his point of view but it may not always necessarily be correct with respect to selecting people who have the best experience, the best energy and the best capacity to contribute to the development of a course—Canada, in terms of our ports.

[Traduction]

de la Société mère, ce qui importera au bon fonctionnement de cet organisme national.

Le président: Si j'ai bien compris, monsieur Cook, vous ajoutez les mots: «après consultation avec les conseils consultatifs régionaux».

M. Cook: En effet monsieur.

Le président: Y a-t-il discussion?

Monsieur Deniger?

M. Deniger: Je comprends le souci de M. Cook de s'assurer que toute nomination soit la meilleure possible, sauf que son amendement n'est pas logique. Le Conseil consultatif régional sera composé de personnes provenant de ports différents et vous désirez qu'il soit consulté. Donc vous voulez que l'on consulte une personne du port de Québec qui peut faire partie de conseil consultatif régional au sujet d'une nomination au port de Montréal. Il n'en aura pas la moindre idée.

Vous demandez que l'on consulte des personnes siégeant au conseil régional sur des nominations au niveau local. Cela m'apparaît illogique. Je vous demande de me montrer en quoi j'ai tort dans mon raisonnement.

M. Cook: Il est entendu, bien sûr, que le conseil régional...

Le président: Un instant. Entendons d'abord toutes les questions et ensuite M. Cook clôturera la discussion.

Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Monsieur le président, je dois dire à mon collègue, M. Deniger, que l'argument qu'il vient de présenter est l'argument exceptionnel sur l'utilité ou l'inutilité du conseil consultatif régional. Je le rejeterai sur ce seul motif sans entrer dans les discussions, qu'il connaît très bien, en faveur du conseil consultatif régional.

Monsieur le président, j'ai déjà contesté le concept de nomination basé «sur l'opinion du» ministre. Le ministre n'a jamais d'opinion, quelqu'un d'autre a toujours l'opinion que telle ou telle personne possède les qualités nécessaires et représentent les intérêts, ainsi de suite. Dans ce sens, et je pense que tout ce que M. Cook suggère c'est une autre opinion et c'est tout. C'est un processus de consultation. Je sais que cela demande du temps, mais il s'agit de nomination pour des périodes prolongées. Je ne vois aucun mal à cela.

Si la hiérarchie des pouvoirs en place a des difficultés à porter un jugement, cela ne devrait en rien nuire au recours à une autre opinion. Monsieur le président, je n'ai pas toujours confiance dans l'opinion politique directe du ministre. Je sais qu'il aura toujours raison selon lui, mais ce n'est pas nécessairement le cas quant au choix des personnes qui ont la meilleure expérience, le plus d'énergie et qui sont plus en mesure de favoriser le développement des ports canadiens.

[Text]

To that end, in all seriousness, I find no fault whatsoever with Mr. Cook's amendment and would urge members just to think about it for a moment because it does remove that area of doubt. Where there is an area of doubt, if we can correct it, then in my judgment, Mr. Chairman, we strengthen the bill, we do not weaken it. We allow for the broadest possible consultative area with respect to the nominations that would be put forward to the minister for approval.

In all seriousness, I suggest that, before you vote quickly, think about the consequences of it.

The Chairman: Mrs. Mitchell.

Mrs. Mitchell: I think, Mr. Chairman, we would support this also. Again, if the principle is that the senior body would be responsive to local and regional needs as well as to the overall national needs. For example, was it not four chairmen of local port boards who will be on the central board? It would make sense to consult. Again, we would share the concerns, I think, of our colleagues on this side that these appointees not just be political appointees.

The Chairman: Are there any other comments? Mr. Flis, followed by Mr. Sinclair.

Mr. Flis: Just in answer to Mrs. Mitchell. If the qualifications of these directors are such that they have the experience, they have the capacity for discharging their functions properly and if they do represent the national, regional and local interests, as this clause very clearly states, I really do not see the need for this amendment.

The Chairman: Mr. Sinclair.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, this particular proposed section refers to the board of directors of the Canada Ports Corporation. The regional advisory councils are largely made up on ministerial appointments in the form of harbour commission chairmen, local port corporation chairmen, chairmen of local advisory committees, other appointees the minister has already placed on the board and provinces involved.

• 1620

The minister knows where he should seek advice if he wishes to seek advice on appointments. To canvass regional advisory councils all over the country on appointments to the board of the Canada Ports Corporation seems to me not to be a terribly efficient manoeuvre in selecting people for the particular Canada Ports Corporation board or the particular seat on that board. The minister would be asked to consult largely with people he has himself appointed or recommended for appointment in the past.

The Chairman: Mr. Cook. And this ends the discussion on this amendment.

Mr. Cook: I would agree with the comments of Mr. Forrester, and I believe Mr. Deniger was wrong. We are talking now about the Canada Ports Corporation. This is the most important body in terms of handling of ports in Canada. I would certainly feel that for any appointment that is going to

[Translation]

Sérieusement, je ne vois aucun mal dans l'amendement de M. Cook et j'invite les membres d'y réfléchir un instant car on lève ainsi le doute. Monsieur le président, lorsqu'il y a doute, selon moi si nous pouvons y remédier, nous n'affaiblissons pas le projet de loi, nous le renforçons. Nous permettons la plus large consultation possible sur les nominations qui seront présentées au ministre pour approbation.

Sérieusement, je vous invite à réfléchir aux conséquences avant de voter précipitamment.

Le président: Madame Mitchell.

Mme Mitchell: Monsieur le président, je pense que nous appuierons également cet amendement. Encore une fois, si le principe est que l'organisme principal sera ouvert aux besoins locaux et régionaux autant qu'aux besoins nationaux. Par exemple, est-ce que le conseil central ne sera pas formé de quatre présidents de conseil de ports locaux? La consultation serait logique. Je pense encore une fois que nous devons veiller comme nos collègues de ce côté-ci, à ce que ces nominations ne soient pas uniquement politiques.

Le président: Y a-t-il d'autres commentaires? M. Flis, suivi de M. Sinclair.

M. Flis: Simplement pour répondre à M^{me} Mitchell, si les compétences de ces directeurs sont telles qu'ils possèdent l'expérience, qu'ils ont la capacité de bien assumer leurs fonctions et s'ils représentent l'intérêt national, régional et local, comme le dit clairement cet article, je ne vois pas vraiment le besoin de cet amendement.

Le président: Monsieur Sinclair.

M. Sinclair: Monsieur le président, l'article proposé vise le conseil d'administration de la société canadienne des ports, généralement choisi par nomination ministérielle, comme c'est le cas pour les présidents de la Commission de ports, les présidents de sociétés de port locales, les présidents de comités consultatifs locaux et d'autres que le ministre a déjà nommés au conseil ainsi que dans les provinces.

Le ministre sait à qui demander conseil s'il en a besoin pour les nominations. Je ne trouve pas très efficace la méthode qui consiste à prendre contact avec tous les conseils consultatifs régionaux pour leur demander de donner leur avis sur les nominations au Conseil des ports nationaux, qu'il s'agisse d'un ou de tous les membres de ce Conseil. Le ministre s'adresserait également essentiellement à des gens qu'il a recommandés, ou nommés personnellement.

Le président: La parole est à M. Cook, mais ceci doit clore la discussion sur cet amendement.

M. Cook: Je suis d'accord avec M. Forrester, et je crois que M. Deniger avait tort. Nous parlons maintenant de la Société canadienne des ports, l'organisme canadien le plus important pour la gestion des ports. A mon avis, pour toute nomination faite à cette Société, le ministre devrait prendre conseil, à tout

[Texte]

be made to the Canada Ports Corporation, the minister should consult at least with the advisory bodies in each region of the country, because whoever he appoints to the Canada Ports Corporation may have a considerable influence on that board and may have considerable to do with it. All we are asking him is that he consult with these advisory boards that have been set up across the country. I think that is important, particularly to the region of western Canada so far away from here, that at least they be consulted on the matter before an appointment is made to the Canada Ports Corporation. This might avoid the situation that existed on the National Harbours Board for a number of years, where there was no representative from the largest port in Canada.

The Chairman: Thank you, Mr. Cook.

Amendment negatived.

The Chairman: Mr. Cook again.

Mr. Cook: This is my final amendment for this clause.

I move that Bill C-92 be amended at page 7 by deleting line 27 and adding the following:

consultation with the Board and the regional advisory councils to hold office during pleasure for a term not exceeding three years.

This amendment would again provide for input from the regional advisory council in the selection of the chairman and the vice-chairman of the parent corporation, who at present would be selected at the sole discretion of the minister.

The Chairman: Is this the board of directors of the Canada Ports Corporation or a port corporation?

Mr. Cook: The Canada Ports Corporation.

• 1625

The Chairman: The Canada Ports Corporation. Is that correct, Mr. Sinclair?

Mr. Sinclair: That is the chairman and the vice-chairman of the Canada Ports Corporation.

The Chairman: Okay, is there any discussion?

Mrs. Mitchell.

Mrs. Mitchell: Yes. I think we would feel that, if you are going to be more democratic about this, probably the board itself should elect its own chairman, rather than regional boards selecting the officers, chairman and vice-chairman. So we would not necessarily support this.

The Chairman: Do you have any comment on that, Mr. Cook? If not, I will call the question.

Mr. Cook: No. The arguments for the previous amendment equally apply to this one; so please call the question, sir.

[Traduction]

le moins, auprès des organismes consultatifs de chaque région, car toute personne qui sera appelée à nommer des cadres de direction à cette Société y exercera sans doute une influence considérable et y jouera un rôle important. Nous ne demandons rien d'autre au ministre que de prendre conseil auprès de ces organismes consultatifs qui ont été établis dans tout le pays. Dans le cas de la région de l'Ouest, en particulier, qui est tellement éloignée, il me semble important que cette région ait son mot à dire pour toute nomination faite à la Société canadienne des ports, ceci afin d'éviter que ne se reproduise une situation comme celle du Conseil des ports nationaux qui, pendant plusieurs années, ne comptait aucun représentant du port canadien le plus important.

Le président: Je vous remercie, monsieur Cook.

L'amendement est rejeté.

Le président: C'est de nouveau le tour de M. Cook.

M. Cook: C'est mon dernier amendement à cet article.

Je propose d'amender le Bill C-92 à la page 7, en supprimant la ligne 27 et en ajoutant ce qui suit:

... sont nommés à titre amovible pour un mandat de trois ans au maximum par le gouverneur en conseil, sur recommandation du Ministre, après consultation du Conseil et des conseils consultatifs régionaux.

Cet amendement permettrait au conseil consultatif régional de s'exprimer quant au choix des président et vice-président de la société mère tandis qu'avec le présent texte de loi, le ministre est seul à décider de leur nomination.

Le président: S'agit-il du conseil des directeurs de la Société canadienne des ports, ou d'une société portuaire?

M. Cook: De la Société canadienne des ports.

Le président: C'est bien cela, monsieur Sinclair? De la Société canadienne des ports?

M. Sinclair: Oui, il s'agit du président et du vice-président de cette société.

Le président: Très bien. Avez-vous des commentaires à faire?

Madame Mitchell.

Mme Mitchell: Il me semble, je crois, que si vous adoptez des méthodes plus démocratiques, ce serait au conseil lui-même de choisir son propre président, plutôt que de s'en remettre aux conseils régionaux pour le choix des membres, du président et du vice-président. Nous ne serions donc pas nécessairement en faveur de ceci.

Le président: Avez-vous une observation à faire là-dessus monsieur Cook? Si vous n'en avez pas, je vais mettre la question aux voix.

M. Cook: Non, car les arguments invoqués pour l'amendement précédent s'appliquent également à celui-ci; vous pouvez donc mettre la question aux voix, monsieur.

[Text]

Amendment negated.

Mr. Cook: Mr. Chairman, I have one more.

The Chairman: On Clause 2?

Mr. Cook: Yes, sir.

The Chairman: Okay. Where does that come in? Where does your next amendment come in?

Mr. Cook: I move that Bill C-92 be amended at page 8 by deleting—

The Chairman: Just a moment, then, because the government has one before that.

Mr. Cook: All right, fine.

The Chairman: Mr. Flis.

Mr. Flis: Yes, I have a housekeeping amendment to coincide with the French text. It is on page 7, line 30. I move that Clause 2 of Bill C-92 be amended in the English version by striking out line 30 of page 7 and substituting the following:

(2) In the

It would just delete "Subject to subsection (2)", which would coincide with the French text.

The Chairman: Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: I suppose there is always the pro forma question that should be asked; that is, whether or not somebody on the government side is prepared to say that the two versions in fact say the same thing.

The Chairman: Mr. Lefebvre.

Mr. Lefebvre: I would say that, after the amendment, the two versions will say the same thing. Right now, with the words that are to be deleted, the proposed subsection does not make much sense.

The Chairman: I would agree, having read both versions, and I am not an expert.

Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, it is not with respect to this, because I in fact quite agree; my limited knowledge of the second language is sufficient not to have any doubt about this. But at some point during the course of this bill, as with other bills, I feel responsible to ask and place upon the historical record the general question whether or not there is satisfaction that the two bills say and mean the same thing.

• 1630

The Chairman: May we take as notice that you are going to ask that question and have that on the record at the end of the consideration of clause-by-clause, Mr. Forrestall? I think that would be a more orderly place to have it in our records.

Mr. Forrestall: Yes, Mr. Chairman, but I do that, and you will appreciate why—

[Translation]

L'amendement est repoussé.

M. Cook: J'ai un autre amendement à proposer, monsieur le président.

Le président: Sur l'article 2?

M. Cook: Oui, monsieur.

Le président: Très bien. Comment se présente cet amendement?

M. Cook: Je propose que le Bill C-92 soit amendé à la page 8, en supprimant . . .

Le président: Un instant, car le gouvernement en a un autre à présenter avant.

M. Cook: Très bien.

Le président: Monsieur Flis.

M. Flis: Oui, j'ai un amendement d'ordre administratif pour faire correspondre le texte français avec le texte anglais. Il s'agit de la ligne 30, page 7. Je propose que l'article 2 du Bill C-92 soit amendé à la version anglaise, en supprimant la ligne 30, page 7, et en la remplaçant par ce qui suit:

(2) En cas d'

Il s'agit simplement de supprimer «Subject to subsection (2)», afin que les textes soient identiques.

Le président: Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Je pense qu'il conviendrait toujours d'employer la formule usuelle, à savoir: y a-t-il quelqu'un du côté du gouvernement, qui soit disposé à nous assurer que les deux versions concordent bien.

Le président: Monsieur Lefebvre.

M. Lefebvre: Une fois amendées les deux versions auront la même signification. Alors qu'à l'heure actuelle, en y laissant les mots qu'on a l'intention de supprimer, ce paragraphe ne veut pas dire grand chose.

Le président: Sans être spécialiste, après avoir lu les deux versions, je suis d'accord.

Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Je n'interviens pas sur ce point, monsieur le président, car je suis tout à fait d'accord, et mes modestes connaissances de la langue seconde ne me permettent pas de mettre en doute vos propos. Mais je voudrais, pour ce projet de loi comme pour tous les autres, demander, pour le procès-verbal officiel, si les deux textes ont bien la même signification.

Le président: Pouvez-vous réserver cette question jusqu'à la fin de l'étude article par article, monsieur Forrestall? Je crois qu'il serait plus opportun que vous posiez la question à ce moment-là, pour qu'elle figure au procès-verbal.

M. Forrestall: Oui, je veux bien, monsieur le président, mais vous comprendrez pourquoi . . .

[Texte]

The Chairman: Yes.

Mr. Forrestall: I think scholars from time to time have challenged us as we move from one system of translation with respect to law, and in matters dealing with statute law scholars from time to time have questioned whether or not the meaning and intent—and this is particularly true in tort and other civil areas—whether or not the intent has been accurately transferred. The point of the question, of course, is to place an onus upon somebody to say publicly that in fact the intents of both translations are the same, and in terms of notice I am quite prepared to ask that before we approve the title.

The Chairman: Yes, I think that would be the appropriate place, Mr. Forrestall, and it also gives the departmental officials notice that the question is coming.

Motion agreed to.

The Chairman: All right, now Mr. Cook on page 8.

Mr. Cook: Mr. Chairman, I move that Bill C-92 be amended in Clause 2 at page 8 by deleting line 6 and adding the following:

not exceeding four years.

The reason for that is that 10 years is a terribly long time, particularly if we should get the wrong chairman. Practically all major industry in North America at maximum will sign a five-year contract with a senior executive, and this is what we are looking at here, a senior executive. In most cases, a two-year contract is in order, but 10 years is far too long. That is why I am suggesting that in this particular piece of legislation that appointment be for a period not exceeding four years; and then, if the particular gentleman is doing a first-rate job, there is nothing to prevent his being reappointed. But to appoint one man for 10 years means you are stuck with him for 10 years, and that I do not like.

An hon. Member: Or woman.

Mr. Cook: Or, with all due deference, female.

The Chairman: Any further discussion on that amendment? Mr. Sinclair.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, this wording was put in there, and you will notice the term “during pleasure”—

The Chairman: Right.

Mr. Sinclair: —and it says “for a term not exceeding ten years”, which means it does not have to be a 10-year appointment, but we felt that it was prudent to give the corporation the flexibility such that it could be utilized if necessary in attracting what they felt was the right individual to do the job and that if some security of tenure beyond the normal four or five years was important they would not be restricted by that kind of a provision. It sometimes does occur that an order-in-council appointment would be dismissed for reasons other than his own competency.

The Chairman: Mr. Mazankowski.

[Traduction]

Le président: Certainement.

M. Forrestall: Il est arrivé, en effet, que les spécialistes constatent des différences entre les deux versions, et des controverses ont surgi sur des questions de droit écrit concernant nos intentions; la question s'est posée, en particulier, en droit civil et l'on s'est demandé si l'intention avait été bien rendue. Il s'agit, bien entendu, de faire assumer à quelqu'un la responsabilité de déclarer que les intentions des deux versions sont les mêmes, et je suis tout à fait disposé à le demander avant que nous n'approuvions le titre.

Le président: Oui, je crois que c'est à ce moment-là qu'il faudrait le faire, monsieur Forrestall, ce qui permettrait en même temps aux fonctionnaires du ministère de se préparer.

La motion est approuvée.

Le président: Très bien. M. Cook maintenant sur la page 8.

M. Cook: Monsieur le président, je propose que le bill C-92 soit amendé à l'article 2, page 8 en supprimant la ligne 2 et en ajoutant ce qui suit:

amovible pour un mandat de 4 ans au

Dix ans me paraissent en effet fort longs, en particulier si nous avons mal choisi le président. En pratique, dans les grandes sociétés d'Amérique du Nord, les contrats signés avec les cadres supérieurs ne dépassent pas 5 ans, et c'est bien d'un cadre supérieur qu'il s'agit ici. La plupart du temps, les contrats ont une durée de deux ans, et dix ans constituent une période beaucoup trop longue. C'est pourquoi je propose qu'aux termes de ce texte de loi, la nomination soit faite pour une période ne dépassant pas 4 ans; si nous avons alors affaire à un directeur émérite, rien ne nous empêche de renouveler son contrat. Mais si l'homme que nous choisissons est nommé pour dix ans, on ne peut plus s'en défaire avant, ce qui me paraît fort regrettable.

Une voix: L'homme, ou la femme.

M. Cook: Oui, c'est juste, ou la femme.

Le président: Y a-t-il encore des discussions sur cet amendement? M. Sinclair.

M. Sinclair: Monsieur le président, vous remarquerez qu'il est dit dans ce paragraphe «à titre amovible»...

Le président: C'est exact.

M. Sinclair: ... et le texte continue «pour un mandat de 10 ans au maximum», ce qui signifie qu'il ne s'agit pas nécessairement d'une nomination de dix ans, mais il nous a paru prudent de donner à la Société toute latitude, afin qu'elle puisse nommer la personne qui lui paraîtrait la plus compétente à ce poste, afin que si le candidat exigeait une plus grande sécurité d'emploi qu'un contrat de 4 ou 5 ans, la Société ait les mains libres. Il arrive parfois qu'une nomination par décret en conseil soit rejetée pour des raisons qui ne sont pas nécessairement de compétence.

Le président: M. Mazankowski.

[Text]

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, may I get a clarification, then, to clarify the words "during pleasure"? I take that to mean during the pleasure of the Governor in Council—is that correct?

The Chairman: Mr. Sinclair.

Mr. Sinclair: I believe that would be correct, seeing as how it would be the Governor in Council that is the formal appointing agent.

Mr. Mazankowski: So that, in other words, if the Governor in Council saw fit to remove the president for a reason that the Governor in Council deemed to be appropriate they could do so in a period of five years or four years or three years, whatever the case might be?

Mr. Sinclair: That is my understanding of the term.

Mr. Mazankowski: Okay.

The Chairman: Mr. Forrestall, and then Mr. Fraser.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, the phrase is historic in the sense that it appears in most other legislation in exactly the same form and for exactly the same reason. I understand Mr. Cook's concern, but I think his concern is not justified in the sense of the history that applies to this phrase. It is there deliberately and has an historic base.

• 1635

In any event, notwithstanding the side conversation with the former minister, Mr. Chairman, it is my understanding that this is a deliberate phrase that is common, certainly to most, if not all—and I would perhaps, then, rephrase the final part of my question and ask the administrator whether I am right or wrong in assuming this is the common phrase with the chairmanship of most Crown corporations, particularly those under Schedule C. If I am wrong, I will change my mind and support—

Mr. Sinclair: I would suggest that people sitting closer to Mr. Forrestall than I am have a greater experience than I do in this particular circumstance.

Mr. Forrestall: I am sorry I intervened. I am asking what I think is a very proper question.

The Chairman: Okay, maybe I was too hasty.

Mr. Forrestall: Is this not a common phrase in most . . . ? I defer to—

The Chairman: Mr. Fraser.

Mr. Fraser: I will get right to the point, and that is, if there were a change of government and the Governor in Council wanted to take this person out, do they have to buy him out, or does the fellow have to go? I just want to know. Can you appoint him out, or do you have to buy him or her out? It is a fair question. That is what everybody is getting at.

[Translation]

M. Mazankowski: Monsieur le président, pourriez-vous préciser ce que l'on entend exactement par «à titre amovible»? Je crois que cela veut dire aussi longtemps que le Gouverneur en conseil le jugera bon. Est-ce exact?

Le président: M. Sinclair.

M. Sinclair: Je crois que c'est exact, puisque c'est le Gouverneur en conseil qui procède officiellement à la nomination.

M. Mazankowski: Autrement dit, si le Gouverneur en conseil jugeait bon de démettre le président de ses fonctions pour une raison connue de lui, il pourrait le faire au bout de 5 ans, 4 ans ou 3 ans, selon le cas.

M. Sinclair: Oui, c'est bien ainsi que je le comprends.

M. Mazankowski: Très bien.

Le président: Je donne la parole à M. Forrestall, puis à M. Fraser.

M. Forrestall: Monsieur le président, c'est une expression figée que l'on retrouve dans beaucoup d'autres textes de loi, et pour les mêmes motifs. Je vois très bien ce qui préoccupe M. Cook, mais je crois qu'il n'y a pas de quoi s'en faire étant donné qu'il s'agit d'une formule figée, placée à dessein, pour la tradition.

Quoi qu'il en soit, et si vous voulez excuser cet aparté avec l'ancien ministre, monsieur le président, c'est une expression souvent employée commune à la plupart, sinon à tous. Et je vais donc poser de nouveau la dernière partie de ma question au fonctionnaire administrateur en lui demandant si cette expression est communément employée pour le président de la plupart des sociétés de la Couronne, en particulier celles qui sont établies en vertu de l'Annexe C. Si tel n'est pas le cas, je suis disposé à changer d'avis et à appuyer . . .

M. Sinclair: Je crois que ceux qui se trouvent dans le voisinage de M. Forrestall ont plus d'expérience que moi dans ces circonstances.

M. Forrestall: Je regrette d'être intervenu. Je posais une question qui me paraissait pertinente.

Le président: C'est vrai, j'ai peut-être tiré des conclusions trop rapides.

M. Forrestall: N'est-ce pas une formule fréquemment utilisée dans . . . ? Je m'en remets à . . .

Le président: Monsieur Fraser.

M. Fraser: Je vais aller droit au but: s'il y avait un changement de gouvernement et si le gouverneur en conseil voulait démettre cette personne de ses fonctions, cette personne aurait-elle droit à une indemnité de résiliation, ou devrait-elle simplement s'exécuter? C'est ce que je voulais savoir. Peut-on lui demander de remettre sa démission, ou a-t-elle droit à une indemnité? C'est une question justifiée, et qui intéresse tout le monde.

[Texte]

The Chairman: I am not quibbling with the quality of the question at all, Mr. Fraser. My understanding is that he could be removed by order in council, period. Is that correct, Mr. Sinclair? It would be determined to some extent by the conditions under which he was appointed in the first place, would it not?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, I am not a legal expert on this particular point, but certainly the original terms of his appointment, I presume, would have some force and effect; the will of the Governor in Council in the circumstances would have an overriding effect, I presume. However, it has been my understanding that the term "during pleasure" means just that, and whether there is any additional financial inducement or settlement is perhaps another matter.

The Chairman: Mr. Fraser.

Mr. Fraser: Let us assume there is no change in government, and let us assume it is decided that the person ought to be replaced. What I want to know is whether that gives the government of the day the right to terminate that person's very important position without having to go through the consequences in terms of payment on the basis of some kind of termination payment that can make it legal. That is the point. And it does not matter whether there is a change in government or whether it is the same government. That is a matter in which the taxpayer is very much interested, and I would hope we could find out what the answer to that is.

I accept that the term "at pleasure" is an ancient term. But I would not like us to commit any government to a 10-year term, or up to a 10-year term, on the basis of some arrangement that was entered into with a chairman, and then to find out that the chairman is not satisfactory, and then to find out that it is going to cost the taxpayer a great deal of money to have that person removed. That is what I am getting at, Mr. Chairman, because it is taxpayers' money if you have to buy the person out of the position.

The Chairman: A very legitimate question, Mr. Fraser.

• 1640

Mr. Flis.

Mr. Flis: As we already said, Mr. Chairman, it is a legitimate concern, but by changing ten years to four years it will not alleviate the concern Mr. Fraser raises.

Mr. Fraser: It certainly would clear it up for after four years.

Mr. Flis: On suspension... he can be dismissed if he is inefficient—one year, after two years, three years.

Mr. Fraser: In any event, I do not think I am in argument with Mr. Flis on anything, but what I am inquiring about, which I think is important for the committee to at least know, is what we are doing here. I think that there is sufficient doubt that we might stand the clause until, either by way of a

[Traduction]

Le président: Je n'en ai pas contre la question même, monsieur Fraser. Je crois savoir que le président pourrait être démis de ses fonctions par décret en conseil. Est-ce exact, monsieur Sinclair? Cela dépendrait, dans une certaine mesure, des conditions qui avaient présidé à sa nomination, n'est-ce pas?

M. Sinclair: Monsieur le président, je ne suis pas spécialiste en droit sur ce point, mais cela dépendra certainement des conditions de la nomination; cependant, le gouverneur en conseil aurait, j'imagine, un pouvoir prépondérant en l'occurrence. Mais je crois comprendre que le terme «à titre amovible» signifie exactement ce qu'il dit, et qu'il n'y est pas prévu s'il y aura ou non indemnisation financière.

Le président: Monsieur Fraser.

M. Fraser: Supposons que, sans changement de gouvernement, il soit décidé que cette personne devrait être remplacée. Est-ce que cela donne au gouvernement en place le droit de mettre fin aux fonctions d'une personnalité importante sans devoir l'indemniser par le versement d'une somme qui légaliserait en quelque sorte cette décision? C'est la question que je me pose, sans considération du fait qu'il y ait, ou non, changement de gouvernement. C'est une question qui intéresse le contribuable au premier chef, et j'aimerais que nous y trouvions la réponse.

J'admets que l'expression «à titre amovible» est une expression figée, mais je ne voudrais pas pour autant engager un gouvernement pour une période de dix ans à la suite d'un accord passé avec un président, pour constater ensuite que ce dernier ne fait pas l'affaire, et qu'il en coûtera très cher aux contribuables pour s'en débarrasser. C'est à cela que je voulais en venir, monsieur le président, car ce sont les deniers publics que nous dépensons pour démettre cette personne de ses fonctions.

Le président: C'est une question très légitime, monsieur Fraser.

Monsieur Flis.

M. Flis: Comme nous l'avons déjà dit, monsieur le président, il s'agit d'une préoccupation tout à fait légitime, mais en remplaçant les dix ans par quatre ans, nous n'apaisons pas les inquiétudes de M. Fraser.

M. Fraser: Les choses seraient certainement plus claires après quatre ans.

M. Flis: A propos de la suspension... il peut être renvoyé s'il manque d'efficacité—après un an, après deux ans, trois ans.

M. Fraser: Dans tous les cas, je ne veux pas me lancer dans une discussion avec M. Flis; tout ce que je fais, c'est de me renseigner sur quelque chose que je crois être d'importance pour le Comité, à savoir ce que nous faisons ici. A mon sens, il y a suffisamment de doute pour que nous reportions l'étude de

[Text]

telephone call or something else, we get an assurance from someone as to just exactly what it is we are doing. I am sure there are law officers of the Crown who could give us an opinion on that very rapidly.

The Chairman: I do not know whether Mr. Lefebvre can give us an opinion on that or not.

Mr. Lefebvre: Mr. Chairman, to my knowledge there have never been any court cases to decide this in a very definite manner. We know of instances in the recent past where I understand financial payments were made in similar circumstances, but I do not know offhand if there was a formal justice opinion given. If there was, it is probable that the legal opinion was given on a particular set of facts and circumstances and I am not sure that such a definite opinion would apply to the general question without having the specific set of facts in front of us. A lawyer would have to give an opinion, and I would think that the arrangements that may lead to a Governor in Council appointment would be a factor that might very well be taken into account in the determination of whether or not a financial payment has to be made when the appointment is terminated.

The Chairman: I doubt that we are going to get a more definite answer than that either, tell you the truth, Mr. Fraser.

Mr. Fraser: Mr. Chairman, I am not here to delay the proceedings.

The Chairman: No, I am suggesting that you are.

Mr. Fraser: I think I can say that some of us have been here long enough to know that we have often passed pieces of legislation in which there was some considerable doubt as to what the legal effect of a particular clause would be.

This clause has been drafted by officials whose task it is to draft legislation. The term "pleasure" has been introduced in the piece of legislation by the government, and I do not think that it is unreasonable to ask what it really means. I think we are remiss in our duty if we do not ask that question and get some answer. I certainly respect your position, sir, because if I was sitting in the same shoes, I would be very careful about giving an opinion on this because I would want to know exactly what was in the piece of paper that set out the terms of employment.

But if we cannot get an answer—and I think we ought to be able to get an answer—then it seems to me that Mr. Cook's amendment is all the more necessary because if we get into a position where we have to remove someone who has been appointed for a long period of time, no matter whether there was cause or not, and it is going to cost a great deal of money, I do not think the public expects us to be sloppy at this stage of our deliberations if that is a possible consequence.

[Translation]

cet article à un peu plus tard jusqu'à ce que nous ayons par exemple téléphoné pour qu'on nous explique exactement ce que nous sommes en train de faire. Je suis sûr que les conseillers juridiques de la Couronne pourront nous renseigner à ce sujet très rapidement.

Le président: Peut-être M. Lefebvre pourrait-il nous dire ce qu'il pense de cette question.

M. Lefebvre: Monsieur le président, à ma connaissance, aucun tribunal ne s'est jamais prononcé de façon catégorique en la matière. Dans certains cas assez récents, je sais que l'on a offert une certaine compensation financière dans des circonstances analogues, mais à brûle-pourpoint, je ne peux pas vous dire si une décision en bonne et due forme a été rendue. Si c'était le cas, il est probable que cette décision a été rendue sur certains faits bien particuliers et je ne suis pas certain qu'elle pourrait s'appliquer de façon générale; il faudrait que nous ayons les faits bien précis sous les yeux pour le dire. Il faudrait également qu'un avocat nous donne un avis juridique et je crois que les dispositions qui pourraient amener la nomination par le gouverneur en conseil seraient en soi des éléments que l'on pourrait prendre en considération pour déterminer s'il y a lieu oui ou non d'accorder une certaine compensation financière au cas où l'on mettrait fin aux fonctions de la personne en poste.

Le président: Monsieur Fraser, à vrai dire, je ne crois pas que l'on puisse obtenir une meilleure réponse que celle qui vient de nous être donnée.

M. Fraser: Monsieur le président, je ne voudrais pas retarder le travail du Comité.

Le président: Je ne dis pas que c'est ce que vous faites.

M. Fraser: Je crois pouvoir dire que certains d'entre nous qui sont ici depuis longtemps savent que nous avons voté pour l'adoption de certaines lois sur lesquelles nous avions de graves doutes quant aux retombées juridiques de certains articles.

Cet article a été rédigé par des fonctionnaires spécialisés dans la rédaction juridique. Le mot «amovible» a été introduit dans la loi par le gouvernement, et je ne pense pas qu'il soit déraisonnable de se poser la question de son exacte signification. A mon sens, nous ne nous acquitterions pas de notre tâche si nous ne posions pas la question. Il va sans dire que je respecte, monsieur, votre point de vue, parce que si j'étais à votre place, comme vous, je serais très prudent parce que je voudrais connaître exactement les conditions d'emploi prévues par la loi.

Toutefois, si nous ne pouvons pas obtenir une réponse à cette question—cela devrait à mon sens toutefois être possible—eh bien, comme je le disais, si nous ne parvenons pas à obtenir une réponse, il me semble que l'amendement de M. Cook s'impose d'autant plus parce que si nous devons remercier de ses services quelqu'un qui a été nommé depuis longtemps, que ce soit à juste titre ou autrement, et que par voie de conséquence il y aura une forte compensation financière à verser, je crois que le public s'attend à ce que nous étudions à fond cette question au cours de nos délibérations, précisément parce que la chose est possible.

[Texte]

An hon. Member: Hear, hear.

The Chairman: Mr. Fraser, I am not trying to argue with you. I simply want to explain the reason I said I did not think we would be likely to get a more specific answer than Mr. Lefebvre gave us. While appointments may occur with pleasure, there may also be certain agreements signed at the time of the appointment and relative to conditions of employment and severance of employment, and that if the "at pleasure" clause were invoked during the term then undoubtedly those agreements would have to be honoured. That is why I suspect we cannot get a completely definite answer. Except that "at pleasure" does mean that the employment can be terminated at any time the Governor in Council chooses. But certain conditions that were agreed to upon the appointment might well have to be honoured.

• 1645

Mr. Fraser: Mr. Chairman, if we are looking at it from a contractual basis, then of course employment can be terminated at any time. But the question then is this: At what price?

The Chairman: Yes.

Mr. Fraser: Now, I would urge, through you, Mr. Chairman, that we ask the very competent Department of Justice to get back to us quickly with an answer on this. If they say that they cannot tell, then I think that enforces the arguments Mr. Cook has put up to have a period of limitation much less than 10 years as a maximum. That is my point.

The Chairman: Okay.

Mr. Fulton and then Mr. Siddon.

Mr. Fulton: Yes, Mr. Chairman. I just wanted to support the comments of Mr. Fraser. It seems to make eminently good sense to me that the term be limited to four years, as Mr. Cook has proposed, simply because I am confident that the Department of Justice will come back to us with the same comments we have been hearing for the last few minutes: that it will depend on what is stated in the contractual arrangements that are made by order in council. It is something on which this legislation does not touch.

I think we should either stand it or move expeditiously on and accept Mr. Cook's amendment.

The Chairman: Mr. Siddon.

Mr. Siddon: An alternative, Mr. Chairman, might be to include another proposed subsection to proposed Section 3.16, requiring that no contracts be signed that constrain the "at pleasure" provision of this bill under proposed Section 3.16(1). In other words—

An hon. Member: You mean that, if you do not know what "at pleasure" means, you just—

Mr. Siddon: The interpretation is that "at pleasure" means at the pleasure of the current incumbent Governor in Council. That has not been agreed to, I gather.

[Traduction]

Une voix: Bravo! Bravo!

Le président: Monsieur Fraser, je ne veux pas discuter avec vous. Tout ce que je veux faire, c'est expliquer la raison pour laquelle j'ai dit qu'il était peu probable que nous obtenions une réponse plus précise que celle que nous a donnée M. Lefebvre. Il se peut que certaines nominations soient à titre amovibles, mais il se peut peut-être que parallèlement l'on signe certains accords portant sur les conditions d'emploi ainsi que les allocations de départ, et si l'expression «à titre amovible» était invoquée pendant la durée du mandat, il faudrait néanmoins honorer les accords antérieurement signés. C'est la raison pour laquelle à mon avis il n'est pas possible de donner une réponse plus définitive. L'expression «à titre amovible» signifie cependant que le mandat peut être interrompu n'importe quand par le gouverneur en conseil. Néanmoins, certaines modalités convenues lors de la nomination devront sûrement être respectées.

M. Fraser: Monsieur le président, s'il s'agit d'un contrat, il est entendu que le mandat peut être interrompu n'importe quand. La question que l'on se pose est la suivante: à quel prix?

Le président: En effet.

M. Fraser: Je vous exhorte donc, monsieur le président, à demander à notre très compétent ministère de la Justice de nous fournir une réponse là-dessus dans les plus brefs délais. Si le ministère de la Justice ne peut pas nous répondre, à mon avis, cela accroîtra la force des arguments que M. Cook a fait valoir pour limiter la durée du mandat à moins de 10 ans. Voilà ce que je voulais dire.

Le président: D'accord.

Monsieur Fulton, suivi de M. Siddon.

M. Fulton: Je voudrais appuyer les remarques que M. Fraser vient de faire. A mon avis, il serait très sensé de limiter le mandat à 4 ans, comme l'a proposé M. Cook, car je suis sûr que le ministère de la Justice va répéter ce que l'on ne cesse de répéter depuis quelques minutes: tout dépendra des engagements contractuels qui seront faits par décret du conseil. Les dispositions législatives sont muettes là-dessus.

Selon moi, il faudrait réserver cet article ou adopter très rapidement l'amendement de M. Cook.

Le président: Monsieur Siddon.

M. Siddon: Monsieur le président, je pense qu'il faudrait ajouter un autre paragraphe au projet d'article 3.16, exigeant que les contrats qui seront signés ne stipuleront pas la disposition «à titre amovible» que prévoit le projet de loi aux termes du projet d'article 3.16(1). En d'autres termes...

Une voix: Vous voulez dire que si l'on ne sait pas ce que signifie «à titre amovible», vous...

M. Siddon: L'interprétation de l'expression «à titre amovible» signifie selon le bon vouloir du gouverneur en conseil de l'heure. Que je sache, ce n'est pas ce que nous avons convenu.

[Text]

The Chairman: No, I think that is understood, is it not?

Mr. Fraser: Mr. Chairman, may I comment on what Mr. Siddon has said?

The Chairman: Yes.

Mr. Fraser: I know that my colleague has made his intervention to be helpful, and I do not want to come here and appear to be legal counsel to the committee; I do not mean that at all. But I have spent many years in the practice of law and learned a long time ago that, if you do not understand a word you are using, or a phrase or a clause, then you do not clarify it by trying to modify it in a further subsection. That, again, remains my bottom line on this. I am concerned that we are getting into something that we do not fully appreciate the potential significance of, if I may end a sentence with a preposition.

Mr. Deniger: I have a question that I will ask in French because I am not sure of the French wording.

Monsieur Lefebvre, dans la version française de la section 3.16, au paragraphe (1), on dit «à titre amovible»; j'imagine que cela est la traduction de «*during pleasure*»? J'avais l'impression qu'avant, dans les textes de loi, on disait «au bon plaisir».

M. D. Lefebvre: C'est la même . . .

M. Deniger: C'est la même expression, il n'y a pas de différence?

M. D. Lefebvre: Non.

M. Deniger: D'accord.

I just wanted to get that cleared up, because the wording in French is a new wording to me, but legally it means the same thing.

The Chairman: Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, that was why I had gone around to consult with him. I had got into some other areas and forgot to ask whether or not, because there was some conflict there, too. There is the anomaly, of course—I used the word “historic” earlier—of the procedure followed with respect to appointments made under separate and special statutes of Parliament, of which this is uniquely one of a handful. There is not an awful lot of them.

Where other agencies, in fact, are spin-offs or creations of other acts, other statutory authorities, there is a different historical principle followed. To that end, I think we are probably well served by the wording we have now and not to follow Mr. Franche, the former chairman of the National Harbours Board—procedure into the chairmanship of that particular job through to any conclusion, because I am not sure that there is any point in doing it. I simply mention it to mention that there are different circumstances and I think “finally” does not mitigate too harshly against my original judgment that historically, if not absolutely, and on balance

[Translation]

Le président: Non, je pense que c'est sous-entendu, n'est-ce pas?

M. Fraser: Monsieur le président, puis-je ajouter quelque chose à ce que M. Siddon vient de dire?

Le président: Allez-y.

M. Fraser: Je sais que mon collègue est intervenu pour de bons motifs et je ne veux pas m'ériger ici en conseiller juridique du Comité. Ce n'est pas mon intention. J'ai exercé le droit pendant plusieurs années et j'ai appris il y a longtemps que quand on ne comprend pas un mot utilisé, une expression ou un article, il est vain d'essayer de le modifier en ajoutant un autre paragraphe. Pour moi, c'est l'essentiel. Je crains que nous n'adoptions ici un libellé dont nous ne comprenons pas toute la portée éventuelle.

M. Deniger: Je voudrais vous poser une question en français car je ne suis pas très sûr de bien comprendre l'expression française.

Mr. Lefebvre, in the French version of Clause 3.16, paragraph (1), we read *à titre amovible*. I suppose that is the translation for “during pleasure”, is not it? I was under the impression that formerly, in the legislation, “*au bon plaisir*” was used.

Mr. D. Lefebvre: It is the same . . .

Mr. Deniger: It is the same phrase, there is no difference, is there?

Mr. D. Lefebvre: There is none.

Mr. Deniger: Very well.

Je tenais à préciser cela car le libellé français est nouveau pour moi, mais on me dit que du point de vue juridique la signification est la même.

Le président: Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Monsieur le président, c'est la raison pour laquelle je l'ai consulté. Je m'étais attardé à autre chose et j'ai oublié de demander ce qu'il en était, parce qu'il y a un conflit là également. Il y a une anomalie que j'ai qualifiée tout à l'heure d'«historique», dans la procédure empruntée pour les nominations faites en vertu de lois distinctes et spéciales adoptées par le Parlement, et ce texte de loi en est un des rares exemples. Il n'y en a pas beaucoup.

Dans le cas de d'autres organismes qui naissent d'autres textes législatifs, d'une autre autorité législative, on respecte un principe historique différent. C'est ainsi que j'estime que ce libellé convient beaucoup mieux et qu'il est inutile de suivre la procédure de M. Franche, l'ancien président du Conseil des ports nationaux pour la nomination à la présidence. Si je dis cela, c'est pour préciser qu'il existe des circonstances différentes et je pense que « *finalement* » n'affaiblit pas trop mon premier jugement, à savoir que dans le passé, sinon de façon absolue, et dans l'ensemble, il existe une procédure et qu'elle convient très bien au système comme à la marche des choses.

[Texte]

there is a procedure, and I think this procedure serves both the system and the process reasonably well. While I appreciate Mr. Cook's approach to this, I think I am now satisfied that the wording in the section is acceptable to myself as an individual.

• 1650

The Chairman: Mr. Flis.

Mr. Flis: Mr. Chairman, I would almost go out on a limb on behalf of the minister and say because of the co-operative spirit that is prevailing here today, since we are six years apart, can we split the difference and saw it off at seven years? At least that will go part way to meeting Mr. Cook's motion.

I would like to confirm that with administrative and legal experts as to whether that would be acceptable to them but I am sure I could speak on behalf of the minister that maybe we could compromise and meet you halfway.

Mr. Forrestall: You should speak on behalf of the minister, not the administration.

Mr. Flis: That is what I said. I am speaking on behalf of the minister but I would like to hear from administration whether there is any legal reason why they could not accept that.

The Chairman: Mr. Sinclair.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, the number of years is a question for the committee to decide. It was our opinion that a maximum period of . . .

Mr. Forrestall: Twenty years.

Mr. Sinclair: We wanted to give the corporation as much flexibility as possible in attracting what they felt was the right person for the job, and that was the basis for having that.

The Chairman: Thank you, Mr. Sinclair.

I have no other indication of anybody else wanting to contribute to this, so, Mr. Cook, do you want—

Mr. Cook: I want to contribute to the matter. I think it is a very simple issue now that we have heard the discussions that have taken place around the table. We have a clause that says, "at the pleasure of the Governor in Council for a period up to 10 years". Now then, we cannot get a definitive ruling upon what the phrase, "at the pleasure of" actually means—whether or not that means, if the particular person appointed were to be dismissed without prejudice at pleasure of the Governor in Council, that he would be entitled to damages for having lost his job.

Now then, if he has been appointed for 10 years, those damages have the potentiality of becoming much greater than if it is a four-year appointment. That is one point.

The other point is this, there is nothing that says he cannot be appointed with a contract of services signed with the government. If there is a contract of services signed for a period of 10 years, any attempt to remove him within that 10

[Traduction]

Je comprends très bien la position de M. Cook et pour ma part, le libellé de cet article me semble désormais tout à fait acceptable.

Le président: Monsieur Flis.

M. Flis: Monsieur le président, je me risquerais presque à parler au nom du ministre et à profiter de l'esprit de collaboration qui règne aujourd'hui pour couper la poire en deux et puisque nous sommes à six ans de différence, prévoir un mandat de sept ans. Du moins, cela permettrait de satisfaire partiellement M. Cook.

Il faudrait cependant obtenir l'approbation de nos experts juridiques et administratifs, mais je suis sûr que le ministre serait tout à fait disposé à accepter un tel compromis.

M. Forrestall: Vous parlez au nom du ministre et non pas de l'administration.

M. Flis: C'est ce que j'ai dit. Je parlais au nom du ministre, mais il faut d'abord vérifier si l'administration voit à cela des inconvénients du point de vue juridique.

Le président: Monsieur Sinclair.

M. Sinclair: Monsieur le président, il appartient aux membres du Comité de déterminer la durée du mandat. Nous étions d'avis qu'une durée maximale de . . .

M. Forrestall: Vingt ans.

M. Sinclair: Nous voulions que la société ait toute la latitude possible pour intéresser une personne compétente et c'est pourquoi nous avons fixé ce maximum.

Le président: Merci, monsieur Sinclair.

Personne d'autre ne veut prendre la parole là-dessus si bien que je demanderai à M. Cook . . .

M. Cook: J'ai encore quelque chose à ajouter. Maintenant que nous avons entendu l'opinion des membres du Comité, le problème se résume très simplement. Nous avons sous les yeux un article qui dit «à titre amovible pour un mandat de dix ans au maximum par le gouverneur en conseil». Puisque nous ne pouvons pas obtenir d'explication précise sur l'expression «à titre amovible» . . . En effet, personne ne peut nous dire si le candidat nommé, advenant qu'il soit remercié de ses services suivant le bon vouloir du gouverneur en conseil, recevra un dédommagement.

A supposer qu'il soit nommé pour un mandat de dix ans, le dédommagement serait beaucoup plus élevé que s'il n'était nommé que pour quatre ans. C'est là où je veux en venir.

Autre chose. Rien dans ce libellé ne précise qu'il ne peut pas être nommé aux termes d'un contrat de service conclu avec le gouvernement. Si le contrat est signé pour une durée de dix ans, toute tentative de le démettre de ses fonctions signifiera

[Text]

years is going to result in very substantial damages again to the taxpayers of Canada. Nothing says that cannot be done.

However, if the period is four years, then, if he is removed any time within the four years, damages are limited to a maximum of a four-year period, not the 10-year period. I would point out the sad case of Mr. Bryce Mackasey with Air Canada when there was a removal but, because of a contract, there were substantial damages which the taxpayers of Canada were forced to pay. I do not want to see this situation arise with the CTC.

In speaking to Mr. Sinclair's point, if a man is a good man there is absolutely no reason he cannot be re-appointed for a subsequent number of four-year terms. But I would also point out that nothing concentrates an executive's mind more than the fact that his contract is running out and he is unsure whether it is going to be renewed or not in terms of the efficiency of his job.

I would stick with four years; if Mr. Flis wants to go to five years, I would agree to five. I think four or five would be equally acceptable to me. Not seven.

Mr. Siddon: I would just like, on a point of order, Mr. Chairman,—

The Chairman: Mr. Siddon on a point of order.

Mr. Siddon: —to have that phrase "*à titre amovible*" interpreted because to me it means to hold immovable for a mandate of 10 years. What is the French translation of that—to hold immovable?

• 1655

The Chairman: Mr. Deniger spoke to that just a few minutes ago—

Mr. Siddon: I do not think we got it clarified.

The Chairman: —and asked the same question. My understanding was that it means "at pleasure".

Mr. Siddon: Does it mean literally to hold immovable?

The Chairman: No.

Mr. Lefebvre, would you explain that, please.

Mr. D. Lefebvre: It is the reverse, Mr. Chairman, in that it means that someone can be moved away. It is the equivalent, or as close an equivalent as we can have, to the English words "at pleasure".

Mr. Siddon: That is not a literal translation.

Amendment negated.

Clause 2 as amended agreed to.

The Chairman: Clause 3 was agreed to.

On Clause 4.

[Translation]

un dédommagement important, dont les contribuables canadiens feront les frais. Rien dans ce libellé ne dit que cela est impossible.

Toutefois, si le mandat était de quatre ans, advenant qu'il soit licencié, le dédommagement ne couvrirait qu'une période maximale de quatre ans, et non pas dix. Je vous rappelle le triste cas de Bryce Mackasey, à Air Canada, qui à cause d'un contrat a reçu un dédommagement important dont les contribuables canadiens ont dû faire les frais. Je ne voudrais pas que la même chose se répète dans le cas de la Société canadienne des ports.

Je reviens à ce que disait M. Sinclair. Si le président est une personne compétente, rien n'empêche que son mandat soit reconduit pour quatre années supplémentaires. Je vous signale également qu'il n'y a pas de meilleur stimulant pour un administrateur que l'arrivée à grand pas de l'expiration de son contrat car pour le renouvellement, on le jugera sur l'efficacité de son administration.

Je m'en tiendrais donc à quatre années. Si M. Flis est prêt à accepter un mandat de cinq ans, je m'y conformerai. Je pense qu'un mandat de quatre ou cinq ans serait acceptable. Pas sept ans.

M. Siddon: Monsieur le président, j'invoque le Règlement...

Le président: Monsieur Siddon, un rappel au Règlement.

M. Siddon: ... je voudrais qu'on m'explique l'expression «à titre amovible» car à mon avis, cela signifie qu'il est impossible de déloger quelqu'un pendant toute la durée d'un mandat de dix ans. Quelle serait la traduction du mot «inamovible»?

Le président: M. Deniger a parlé de cette question il y a quelques minutes...

M. Siddon: Mais c'est encore ambigu.

Le président: ... Et il a posé la même question. Si je comprends bien, il s'agirait d'une nomination «à titre amovible».

M. Siddon: Est-ce que cela voudrait dire à titre inamovible?

Le président: Non.

Monsieur Lefebvre, pouvez-vous nous donner des explications?

M. D. Lefebvre: C'est le contraire, monsieur le président. Cela signifie qu'une personne peut être démise de ses fonctions. C'est l'équivalent ou le plus proche équivalent que nous ayons de l'expression anglaise «at pleasure».

M. Siddon: Il ne s'agit pas d'une traduction mot pour mot.

L'amendement est rejeté.

L'article 2 est adopté tel que modifié.

Le président: L'article 3 a été adopté.

L'article 4.

[Texte]

The Chairman: This is found on page 9. I am assuming that Clause 4 was stood because there were some proposed amendments. No?

Mr. Deniger: If I remember correctly, Mr. Sinclair was to present to Mr. Forrestall the definition of "constable" or "peace officer".

The Chairman: Mr. Sinclair, are you ready?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, if I remember that discussion, among that and other things Mr. Cook had asked us several things with respect to the NHB police forces.

The Chairman: Yes.

Mr. Sinclair: Mr. Forrestall asked us for a definition of "peace officer" and a definition of "police constable". At this point in time, we do not have those two definitions. I think we have the rest of the answers to the questions posed. If I could ask Mr. Watt to speak to the particular point.

The Chairman: Mr. Watt, please.

Mr. Dave A. Watt (Director, Ports Policy Implementation, Transport Canada): Mr. Chairman, the first question I believe was the ability of an NHB police constable to make an arrest resulting from two longshoremen involved in a fight outside the property of the board. I think that was the substance of the question. The answer to that is yes. They may detain the fighters for the city police. They would call the city police and have them make the official arrest. That is the extent of their authority in that particular case.

Insofar as the pursuit of any criminal action taking place on board property, the NHB police may pursue the criminals to the ends of the earth if necessary.

An hon. Member: Just in Canada?

Mr. Watt: No. Anywhere in the world. They have an relationship with Interpol, and there is an international communications network there.

The Chairman: If members have questions, please put them on the record.

Mr. Watt: Their powers of investigation are related to the crimes of stolen property, et cetera, that occur within the board's property itself. Outside the 25-mile circumference or limits, they may again proceed to seek the assistance of the city police with whom they have a mutual arrangement.

• 1700

The final question, I think, that Mr. Cook raised was in relation to an RCMP or city constable having the ability to make an arrest on board property. The answer is, that is possible and, indeed, takes place.

Mr. Cook: One specific question, Mr. Watt.

[Traduction]

Le président: Cet article figure à la page 9. Je suppose que l'article 4 est réservé parce que l'on proposait des amendements. Est-ce exact?

M. Deniger: Si je me souviens bien, M. Sinclair devait donner à M. Forrestall une définition des mots «agent de police» ou «agent de la paix».

Le président: Monsieur Sinclair, vous avez les renseignements nécessaires?

M. Sinclair: Monsieur le président, si je me souviens bien de la teneur de cette discussion, M. Cook nous avait demandé plusieurs renseignements au sujet de la force policière du Conseil des ports nationaux.

Le président: Oui.

M. Sinclair: M. Forrestall nous avait demandé de définir «agent de la paix» et «agent de police». Pour le moment, nous n'avons pas trouvé ces deux définitions. Je crois que nous pouvons répondre aux autres questions. Je demanderais à M. Watt de répondre.

Le président: Monsieur Watt, s'il vous plaît.

M. Dave A. Watt (directeur, équipe de mise en oeuvre de la politique portuaire, Transports Canada): Monsieur le président, il était d'abord question de savoir si un agent de police du Conseil des ports nationaux était habilité à arrêter des débardeurs si ceux-ci se bagarraient à l'extérieur du terrain relevant du Conseil. La question se résumait à cela, selon moi. La réponse est oui. L'agent de police peut retenir les gens qui se bagarrent en attendant la police municipale. Il appellerait la police municipale qui procéderait à une arrestation officielle. Dans ce cas particulier, les pouvoirs de l'agent de police du Conseil se limitent à cela.

S'il s'agit de pourchasser quelqu'un qui a commis des actes criminels sur le terrain relevant du Conseil, l'agent de police du Conseil des ports nationaux peut le faire jusqu'au bout du monde, s'il le faut.

Une voix: Sur le territoire canadien uniquement?

M. Watt: Non, n'importe où au monde. Il existe une entente avec Interpol et on peut faire appel à un réseau de communications international.

Le président: Si les membres du comité ont des questions à poser, ils peuvent les verser au compte rendu.

M. Watt: La police peut faire des enquêtes relatives aux vols qui seraient commis sur le territoire du Conseil proprement dit. Au-delà de la limite de 25 milles, elle peut demander l'aide de la police municipale avec laquelle elle a conclu une entente.

En dernier lieu, M. Cook voulait savoir si un agent de la GRC ou de la police municipale pouvait procéder à une arrestation sur le territoire du Conseil. Cela peut arriver et cela arrive en effet.

M. Cook: Une question précise, monsieur Watt.

[Text]

The Chairman: Mr. Cook.

Mr. Cook: Can a National Harbours Board policeman give me a speeding ticket if I am crossing Second Narrows Bridge?

Mr. Watt: I think the answer to that is, no.

Mr. Cook: Thank you.

The Chairman: Safe for now, Mr. Cook.

All right. Any further discussion on Clause 4? Mr. Sinclair.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, Mr. Lefebvre is attempting to get the definitions Mr. Forrestall asked for.

The Chairman: Well do we still want them, Mr. Forrestall?

Mr. Forrestall: My concerns with respect to the duties and responsibilities of police officers stems from my concern under previous proposals put forward that would in fact have created some 20 separate additional police forces in Canada. Mr. Chairman, my concern continues in the sense that, while I am satisfied that we have now returned to the "status quo", I am still unsatisfied, completely, with the system and form of setting standards, of establishing training programs and of ensuring consistency with respect to interpretation of both federal law and provincial and municipal law with regard to the administration of law within the jurisdiction of the courts.

Mr. Chairman, it was some years ago, and it continues to be, my belief that we should lend some dignity—and in a sense, I am prepared to accept the direction we were heading in with respect to the involvement of the national police force, in the policing of our ports. However, I remain of the opinion that it is of significant importance to the administration and justice of justice in Canada that there be equal application and interpretation of law from port to port, from province to province in this country. I believe that to be necessary for the unity and the stability of understanding of how we approach matters of justice in our various ports.

While I am quite prepared to wait and see my request for a definition of constable or police officer or peace officer, which is not important in terms of what we are doing, I would like it to be clearly registered that I still remain far from satisfied with respect to the standards we are putting forth in this piece of legislation with respect to police forces in our national harbours and ports.

Mr. Chairman, it is important, in my judgment, that we portray a very clear impression to users of our ports around the world, not only of safety—because I am not commenting on the efficiency of our police forces in our various ports; that is why I wanted to go back to what we have now until such time as we are prepared to put in place an even better or more efficient form of policing—it is to reinforce and to enhance the awareness, instinctively, hopefully, of users of our ports, that our ports, in fact, as they are to a large degree, are safe to use, safe from pilferage, safe from a variety of crimes includ-

[Translation]

Le président: Monsieur Cook.

M. Cook: Un agent de police du Conseil des ports nationaux peut-il me donner une contravention pour excès de vitesse sur le pont Second Narrows?

M. Watt: Je crois que non.

M. Cook: Merci.

Le président: Vous vous en tirez pour le moment, monsieur Cook.

Très bien. D'autres commentaires au sujet de l'article 4? Monsieur Sinclair.

M. Sinclair: Monsieur le président, M. Lefebvre essaie de trouver les définitions que M. Forrestall a demandées.

Le président: Eh bien, en avons-nous encore besoin, monsieur Forrestall?

M. Forrestall: Je m'intéresse aux fonctions et aux responsabilités des agents de police à la lumière des propositions qui avaient été faites auparavant selon lesquelles on aurait créé environ 20 autres forces policières distinctes au Canada. Monsieur le président, même si nous sommes revenus au *statu quo*, je ne suis pas du tout satisfait du système, de la façon dont on établit des normes, dont on prévoit des programmes de formation ou de l'uniformité quant à l'interprétation des lois fédérales, provinciales et municipales relativement à l'application de la loi qui relève des tribunaux.

Monsieur le président, il me semble depuis longtemps que nous devons donner un peu de dignité à ce système. Dans un sens, je suis disposé à accepter la participation que l'on voulait donner à la police nationale en ce qui a trait à nos ports. Toutefois, pour assurer une bonne administration de la justice au Canada, la loi doit être interprétée de la même façon d'un port à l'autre, d'une province à l'autre. Pour ma part, il faut assurer l'uniformité en matière de justice dans les divers ports.

Je suis tout à fait disposé à attendre les définitions d'agent de police ou d'agent de la paix car cela n'a pas une importance immédiate sur nos travaux. Toutefois, je tiens à ce qu'il soit bien compris que je suis loin d'être satisfait des normes que nous établissons par l'intermédiaire de cette loi, normes qui visent les forces policières affectées à nos havres et nos ports nationaux.

Monsieur le président, il est très important, selon moi, de donner aux usagers de nos ports un sentiment de sécurité; il ne s'agit pas de l'efficacité des forces policières affectées aux divers ports; voilà pourquoi j'ai voulu revenir à ce que nous avons à l'heure actuelle jusqu'à ce que nous soyons disposés à constituer une forme de police plus efficace. J'aimerais rehausser la confiance des usagers de nos ports; j'aimerais qu'ils sachent que dans une grande mesure, ils n'ont pas à craindre le chapardage ou une variété de crimes, notamment la fraude. En cela, je crois que nous ne prenons que des mesures provisoires à

[Texte]

ing fraud and so on and so forth. To that end I think it is only an interim step that we are taking here. We must not lose sight of the fact that as years go by, we must enhance and improve our national standards, we must import national training, we must ensure that our National Harbours Board policemen and policewomen in fact are imbued with that level of training, those standards, which will enhance their reputation and in turn enhance the reputation of Canada and the ports that we offer to the world to service our import-export trade. To that end I hope that we can find some way of engaging the interest of our national police force, at least in continuing to participate in training and in the establishment of standards with respect to that policing.

• 1705

The Chairman: Thank you, Mr. Forrestall. Mr. Sinclair.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, the National Harbours Board police force is trained to standards that are set by the RCMP and in fact are RCMP standards. Regarding the criteria of the success of that training, I think I would like to point to the fact that the insurance underwriters in Canada were very strong in wanting to see the present centralized National Harbours Board police force retained because they believed that it had been extremely effective in carrying out both police and security work.

We have consulted with the attorneys general of every province in which there are ports in Canada, and there has been a unanimous agreement from the attorneys general—and I mention particularly that of Nova Scotia—for the continuance of the present system. I believe the National Harbours Board police force enjoys an enviable record of co-operation with both municipal and provincial police forces across the country, and I think I feel very confident in giving Mr. Forrestall the assurances he is looking for; but I would be quite prepared to bring him into direct contact with the director of the police force of the National Harbours Board if he wishes to pursue the matter.

Mr. Forrestall: I just want to respond very briefly.

The Chairman: Okay. Whatever the committee wishes. Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, it was in the hope of eliciting exactly that response from the marine administrator that I intervened before. I welcome his remarks and I share them 100 per cent and so does this party. I know whereof he speaks, and I am totally and completely familiar. I just simply repeat that it was in the hope of eliciting from him that type of a response that I intervened.

The Chairman: I believe that Mr. Lefebvre may be in a position to give us the definition of a police officer and a police constable.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, I am not sure it is necessary to put it on the record. If it is not a lengthy one, I would be prepared to accept that as matter of the record.

[Traduction]

l'heure actuelle. Il ne faut pas oublier qu'avec les années nous devons augmenter et améliorer nos normes nationales, accorder de l'importance à la formation nationale, nous assurer que les agents du Conseil des ports nationaux possèdent effectivement le niveau voulu de formation, qu'ils répondent aux normes, ce qui améliorera leur réputation et partant la réputation du Canada et des ports mis à la disposition du milieu international pour notre commerce d'importation et d'exportation. A cette fin, j'espère que nous pourrions trouver un moyen de susciter l'intérêt de notre force policière nationale, du moins pour qu'elle continue à participer à la formation et à l'établissement de normes concernant la surveillance des ports.

Le président: Merci, monsieur Forrestall. Monsieur Sinclair.

M. Sinclair: Monsieur le président, la force policière du Conseil des ports nationaux est formée selon les normes établies par la GRC, en fait il s'agit des normes de la GRC. Sur la question du critère d'efficacité de la formation, j'aimerais dire que les assureurs du Canada tenaient fermement à ce que la force policière centralisée actuelle du Conseil des ports nationaux soit maintenue en place parce qu'ils estiment qu'elle est extrêmement efficace dans l'accomplissement des fonctions de surveillance et de sécurité.

Nous avons consulté les procureurs généraux de toutes les provinces où il existe des ports, et les procureurs généraux, en particulier celui de la Nouvelle-Écosse, appuient unanimement le maintien du système actuel. Je pense que la force policière du Conseil des ports nationaux a un dossier enviable de coopération avec les forces municipales et provinciales de tout le pays, et je pense que je n'hésiterais aucunement à rassurer M. Forrestall sur toutes les questions qu'il a soulevées, je serais même bien disposé à lui faire rencontrer le directeur de la police du Conseil des ports nationaux s'il veut poursuivre la question.

M. Forrestall: Je veux simplement répondre très brièvement.

Le président: Bien. Tout ce que le Comité voudra. Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Monsieur le président, c'est justement dans le but d'obtenir cette réponse de la part de l'administrateur du transport maritime que j'ai fait mon intervention. Je suis d'accord avec ses observations et je les partage entièrement, tout comme mon parti. Je sais qui il représente, et je suis entièrement au courant de la question. Je le répète, j'ai fait mon intervention dans le but explicite d'obtenir la réponse qu'il nous a donnée.

Le président: Je pense que M. Lefebvre pourrait nous donner une définition d'agent de police.

M. Forrestall: Monsieur le président, je ne sais pas si c'est nécessaire d'inscrire cela dans le compte rendu. Si la définition n'est pas trop longue, je serais prêt à l'accepter comme cela.

[Text]

Mr. D. Lefebvre: Briefly, Mr. Chairman, the definition of "police officer" is contained in the Criminal Code, Section 2. It is about one page long. It does not list there the powers thereof, but it includes a police constable. A police constable is a peace officer. Basically, their power is the power to arrest without a warrant; that is the key to the difference from another citizen.

Mr. Forrestall: You see, Mr. Chairman, now you have opened up again Mr. Cook's question, which I feel obliged to pursue, and I am sure he will want to as well. That was precisely why I asked that it be placed on the record. I do not want to stand this particular one, but if we could have the assurance that we could append the precise definition as it appears then I think it might be a useful part of the record, because I am always in the difficulty with lawyers of being contradicted, but when Mr. Cook asked precisely whether or not a peace officer could in fact arrest somebody going across a bridge in Vancouver, my interpretation of it is of course he can.

• 1710

The Chairman: Is it agreed, then, that we shall have append to our proceedings a definition of a peace officer and a police constable?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Mr. Lefebvre.

Mr. D. Lefebvre: I can—

Mr. Forrestall: For both the federal and the provincial laws, as they are set out with respect to it. If you are going to ask an officer, a member of the National Harbours Board police, to pursue beyond the jurisdiction, then at what point does his right to cease pursuit stop? It is an interesting question. I am not sure it serves any purpose other than the purpose of Mr. Cook's question, which was to elicit general information with respect to the parameters of "police officer". I am not sure most of us are competent, in fact, to deal with that question.

The Chairman: Mr. Lefebvre.

Mr. D. Lefebvre: Mr. Chairman, for a peace officer we could append to the proceedings the definition of peace officer in Section 2 of the Criminal Code, but I am not sure that this would be tremendously helpful because it does not describe therein the powers of a peace officer. It is more a listing of police constables and all those who are peace officers.

As for a definition of police constable, I possibly could find a textbook somewhere that defines but I am sure there is no one definition in any statute of a police constable. We could have a dictionary definition.

The Chairman: I do not think the committee wants particularly to get hung up on that one.

Mr. Siddon.

Mr. Siddon: The point made in the bill is that he is a peace officer within the meaning of the Criminal Code, and we have

[Translation]

M. D. Lefebvre: Brièvement, monsieur le président, la définition «d'agent de police» figure à l'article 2 du Code criminel. Elle fait environ une page. Elle n'énumère pas tous les pouvoirs, mais l'agent de police est compris dans cette définition. Un agent de police est un agent de la paix. Essentiellement, l'agent de police a le droit de procéder à une arrestation sans mandat; c'est l'élément clé qui le distingue d'un autre citoyen.

M. Forrestall: Vous voyez, monsieur le président, cela nous ramène encore à la question de M. Cook que je me sens obligé de poursuivre, et je suis sûr qu'il voudra en faire autant. C'est justement pourquoi j'ai demandé que cela soit inscrit au compte rendu. Je ne veux pas réserver cette question particulière, mais si nous pouvions être assurés que cette définition précise sera annexée telle quelle au compte rendu, je pense que ce serait utile, parce que j'ai toujours des difficultés avec les avocats qui me contredisent, mais quand M. Cook a demandé précisément si un agent de la paix pouvait effectivement appréhender une personne traversant un pont à Vancouver, selon moi, la réponse est oui.

Le président: Il est donc entendu que nous allons annexer au compte rendu de nos délibérations une définition d'agent de la paix et d'agent de police.

Des voix: D'accord.

Le président: Monsieur Lefebvre.

M. D. Lefebvre: Je puis...

M. Forrestall: Tant pour les lois fédérales que pour les lois provinciales concernées. Si un agent, un membre de la force policière du Conseil des ports nationaux, a le droit de poursuivre quelqu'un en-dehors du territoire sur lequel il a compétence, où s'arrête ce droit? C'est une question intéressante. Je pense que le seul but est celui que poursuivait M. Cook lorsqu'il voulait avoir des renseignements généraux sur l'étendue des pouvoirs des agents de police. Je ne sais pas si nous sommes vraiment en mesure de répondre à cette question.

Le président: Monsieur Lefebvre.

M. D. Lefebvre: En ce qui concerne l'agent de la paix, nous pourrions annexer au compte rendu des délibérations la définition qui se trouve à l'article 2 du Code criminel, mais je ne sais pas si elle nous serait très utile parce qu'elle ne décrit pas les pouvoirs de l'agent de la paix. C'est plutôt une liste de tous les agents de police et de tous les agents de la paix.

Pour ce qui est de la définition d'agent de police, je pourrais trouver une définition dans un texte quelconque, mais je suis sûr qu'il n'y en a pas qu'une seule. Il y a toujours la définition du dictionnaire.

Le président: Je ne pense pas que le Comité veuille en faire une cause majeure.

Monsieur Siddon.

M. Siddon: Le projet de loi indique que l'agent de la paix est celui qui est décrit dans le Code criminel alors qu'on vient de

[Texte]

just been told the Criminal Code does not specify the powers. It would be of little use to append that—

The Chairman: Right.

Mr. Siddon: —section from the code. So what are the powers of this peace officer, then? What is the purpose of—

Mr. D. Lefebvre: The powers or obligation of a peace officer, Section 2 of the Criminal Code, does not list the powers. However the powers of a peace officer are spread out in the Criminal Code and I could direct members of the committee particularly to Section 450 which talks about the powers to arrest when a peace officer has reasonable grounds to believe that someone has committed a crime.

Mr. Siddon: Mr. Chairman, is that not what Mr. Forrestall asked be appended?

The Chairman: I am not sure anymore.

Mr. Siddon: It would not be that difficult to do.

An hon. Member: There is a difference.

The Chairman: In order to try to resolve this—

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, with all due respect, I am not all that sure how germane it is except in the context of the question that Mr. Cook asked. Can a member of the National Harbours Board police stop a car speeding across a bridge?

Mr. Deniger: No, he cannot.

Mr. Forrestall: I am absolutely certain in my own mind that he can, and that is my understanding of the difference between a peace officer, constable, and a policeman appointed under a provincial jurisdiction.

The Chairman: Mr. Fulton.

Mr. Fulton: We have been through this many times at public meetings and so on. All this proposed section intends to do is to deem a police constable—the name that is applied to the National Harbours Board peace officer, and gives him the powers which he draws from the Criminal Code, which is a federal jurisdiction—allows that peace officer to be empowered with all the criminal jurisdictions within the Criminal Code. It seems to be a terribly simple thing, and all it does after that is to delimit certain powers those peace officers have to being within a locality in relation to property offences—within 25 miles.

The Chairman: I am glad you identified yourself, Mr. Fulton. I will treat you with greater respect in the future.

Mr. Cook.

Mr. Cook: Mr. Fulton, on that basis, from your vast knowledge and as a former police officer—

An hon. Member: Peace officer.

[Traduction]

me dire que le Code criminel ne définit pas ses pouvoirs. Il ne serait pas tellement utile . . .

Le président: En effet.

M. Siddon: . . . d'annexer l'article du Code. Ce que nous voulons savoir, c'est quels sont les pouvoirs de l'agent de la paix? Pourquoi . . .

M. D. Lefebvre: L'article 2 du Code criminel sur les pouvoirs et devoirs de l'agent de la paix ne donne pas de liste de pouvoirs comme telle. Ces pouvoirs sont indiqués à un certain nombre d'endroits dans le Code criminel. J'attire l'attention des membres du Comité en particulier sur l'article 450 qui traite des pouvoirs d'arrestation de l'agent de la paix lorsqu'il a des motifs raisonnables de croire que quelqu'un a commis un crime.

M. Siddon: N'est-ce pas ce que M. Forrestall a demandé d'annexer?

Le président: Je n'en suis plus sûr.

M. Siddon: Ce ne serait pas tellement difficile.

Une voix: Il y a une différence.

Le président: Pour résoudre cette impasse . . .

M. Forrestall: En toute déférence, monsieur le président, je dois vous dire que je ne suis pas sûr du tout que ce soit lié à la question de M. Cook. Ce qu'il faut savoir, c'est si un agent de police du Conseil des ports nationaux peut arrêter un automobiliste qui dépasse la vitesse permise sur un pont.

M. Deniger: Il ne peut pas le faire.

M. Forrestall: Je suis absolument certain quant à moi qu'il peut le faire, et c'est ce que je crois être la différence entre un agent de la paix et un agent de police relevant de la juridiction provinciale.

Le président: Monsieur Fulton.

M. Fulton: Nous en avons parlé à plusieurs reprises lors des séances publiques et en d'autres occasions. Tout ce que cet article proposait de faire, c'est de permettre à cet agent de la paix qui est l'agent de la paix du Conseil des ports nationaux d'exercer ses pouvoirs en matière criminelle dans le cadre du Code criminel relevant de la compétence fédérale. Il n'y a rien de plus simple. L'article délimite ensuite certains pouvoirs qui doivent être exercés par ces agents de la paix à l'intérieur des diverses localités relativement aux infractions contre la propriété. La limite est de 25 milles.

Le président: Je suis heureux que vous vous soyez identifié, monsieur Fulton. Je vous traiterai avec plus de respect à l'avenir.

Monsieur Cook.

M. Cook: A ce sujet, monsieur Fulton, à partir de votre vaste expérience à divers titres dont celui d'ancien agent de police . . .

Une voix: Agent de la paix.

[Text]

Mr. Cook: —could a National Harbours Board policeman give me a speeding ticket, a provincial offence, on Second Narrows Bridge, in your opinion?

Mr. Fulton: No.

Mr. Cook: Why not?

Mr. Fulton: Because what the police constables are deemed to have as powers under this proposed section are only drawn from the Criminal Code; they are not drawn from provincial statutes.

The Chairman: And speeding is not a criminal offence.

Mr. Fulton: It is not a criminal offence.

The Chairman: Right.

Mr. Cook: So I would have to be driving on National Harbours Board property.

Mr. Fulton: On National Harbours Board property.

Mr. Cook: In other words, as long as it is a Criminal Code offence, you have me. If it is not a Criminal Code offence, you do not have me.

• 1715

Mr. Fulton: On National Harbours Board property, they can certainly stop you.

Mr. Cook: What if I am standing outside the gates of the National Harbours Board and police constables are going back and forth . . .

The Chairman: Order, order. Mr. Cook, we are getting into something that is totally outside the scope of this bill, I am afraid.

Mr. Forrestall: It is not outside the scope of this bill whatsoever. It leads to serious questions, and I apologize for raising it in the first place.

The Chairman: Perhaps Mr. Cook is simply using a specific example to try to get a general principle. If that is what he is doing, okay.

Mr. Cook: I may be using examples which are wild—they are more fun—but the principle is still behind there.

I am drinking from an open bottle just off the property of the National Harbours Board. This is clearly an offence under the Liquor Control Act. I am trying to remember the code now. Maybe I have drunk enough that there may be a code offence they could get me with as well. Under what circumstances can a National Harbours Board policeman coming off duty, walking outside the gate, seeing me in breach of the Liquor Control Act of British Columbia and perhaps other thing . . . perhaps we should refer to our constable again.

[Translation]

M. Cook: . . . pouvez-vous nous dire si un agent de police du Conseil des ports nationaux peut donner une contravention pour excès de vitesse, une infraction qui relève des lois provinciales, sur le pont Second Narrows?

M. Fulton: Non.

M. Cook: Pourquoi?

M. Fulton: Parce que les pouvoirs des agents de police en vertu de ce projet d'article leur viennent du Code criminel seulement; ils n'ont pas trait aux lois provinciales.

Le président: Et l'excès de vitesse n'est pas une infraction criminelle.

M. Fulton: Ce n'est pas une infraction criminelle.

Le président: Je comprends.

M. Cook: Il faudrait que la personne soit sur la propriété du Conseil des ports nationaux.

M. Fulton: En effet.

M. Cook: En d'autres termes, s'il s'agit d'une infraction qui relève du Code criminel, vous pouvez agir. Dans les autres cas, vous ne pouvez pas.

M. Fulton: L'agent de police peut certainement vous arrêter si vous vous trouvez sur la propriété du Conseil des ports nationaux.

M. Cook: Que se passe-t-il si je suis juste à l'extérieur des barrières et que les agents de police du Conseil des ports nationaux circulent devant moi . . .

Le président: A l'ordre. Je crains que nous nous éloignons de notre sujet, monsieur Cook.

M. Forrestall: Cela a nettement quelque chose à voir avec le projet de loi. De sérieuses questions se posent à ce sujet.

Le président: En utilisant cet exemple, M. Cook veut peut-être faire intervenir quelques grands principes. Si c'est le cas, il peut y aller.

M. Cook: Mes exemples sont peut-être tirés par les cheveux, monsieur le président, mais ils font intervenir un principe.

Je bois à la bouteille juste en dehors de la propriété du Conseil des ports nationaux. C'est clairement une infraction à la Loi sur le contrôle des alcools. J'essaie ici de me souvenir des dispositions du Code. Il se peut qu'il y ait une infraction prévue à cet égard dans le Code. Dans quelles circonstances un agent de police du Conseil des ports nationaux, en dehors de ses heures de travail, juste à l'extérieur de la barrière, peut-il m'arrêter s'il me voit en contravention de la Loi sur le contrôle des alcools de la Colombie-Britannique ou en contravention d'une autre loi? Notre agent de police encore une fois est peut-être en mesure de répondre à la question.

[Texte]

Mr. Fulton: He cannot do anything. Read the section. It says:

to possess jurisdiction as such upon property under the administration.

It is directly related to criminal offences and investigations on National Harbours Board property and in relation to property offences off.

Mr. Fraser: If you offer him a drink, he can arrest you for tampering with justice.

An hon. Member: Even off the property?

Mr. Forrestall: He may have been a peace officer . . .

Mr. Cook: That raises the other question then: if it is not an offence in relation to property on National Harbours Board property . . . If I shoot somebody on National Harbours Board property, you are not telling me—that would be a Criminal Code offence, of course—but if I do something which does not involve property of National Harbours Board, on land, surely the harbours board police have the right to arrest under those circumstances, do they not?

An hon. Member: Being on National Harbours Board property, they can arrest them.

Mr. Cook: Okay. I think that clarifies it in my mind, anyway.

Clause 4 agreed to.

The Chairman: Ladies and gentlemen, yesterday we carried Clause 5 with the proviso that we would come back to it if Mr. Cook had an amendment. He has an amendment. By unanimous consent, may I recall Clause 5?

Some hon. Members: Agreed.

On Clause 5.

The Chairman: Mr. Cook, please.

Mr. Cook: Clause 5, page 11: I move that Bill C-92 be amended at page 11 by deleting lines 1 and 2 and adding the following:

at any non-corporate port, excluding any port for which a Harbour commission has been established if in the opinion of the Corporation,

At present, this clause would allow the parent corporation to effect the transfer of a harbour commission port to local port corporation status, which is allowed under the current legislation. There is no recourse for a harbour commission to appeal this process. Why should the status of a harbour commission port be left at the whim of the corporation? In addition, if a local port corporation was to ever achieve harbour commission status, the corporation could later revoke that transfer. The purpose of the thing is to protect those harbour commission ports which do not want to become local port corporations.

The Chairman: Mr. Sinclair.

[Traduction]

M. Fulton: Il ne peut rien faire. Lisez l'article. Il prévoit ce qui suit:

Avoir juridiction à ce titre sur les biens relevant de l'administration.

Tout cela est directement lié aux infractions et enquêtes criminelles ayant trait à la propriété du Conseil des ports nationaux.

M. Fraser: Si vous lui offrez à boire, il peut vous arrêter pour tentative de nuire à la justice.

Une voix: Même en dehors de la propriété du Conseil des ports nationaux?

M. Forrestall: Il peut avoir été agent de la paix . . .

M. Cook: Une autre question se pose: si ce n'est pas une infraction qui a quelque chose à voir avec la propriété du Conseil des ports nationaux . . . Si je tire sur quelqu'un sur la propriété du Conseil des ports nationaux, c'est évidemment une infraction au Code criminel, même si ce n'est pas une infraction contre la propriété du Conseil des ports nationaux, la police du Conseil des ports nationaux a sûrement le droit de m'arrêter, n'est-ce pas?

Une voix: Si vous êtes sur la propriété du Conseil des ports nationaux, elle peut vous arrêter.

M. Cook: Très bien. Je pense avoir compris.

L'article 4 est adopté.

Le président: Mesdames et messieurs, nous avons adopté hier l'article 5 quitte à y revenir si M. Cook avait un amendement à cet article. Il en a un. Le Comité donne-t-il son consentement unanime pour que l'article 5 soit de nouveau mis en délibération?

Des voix: D'accord.

Article 5.

Le président: Monsieur Cook.

M. Cook: Je propose que le projet de loi C-92 soit modifié à l'article 5, page 11, par la suppression des lignes 1 et 2 et leur remplacement par ce qui suit:

à l'égard d'un port non constitué, à l'exclusion d'un port pour lequel une commission portuaire a été constituée, si de l'avis de la société,

Cet article, de la façon dont il est rédigé actuellement, permettrait à la société mère de faire d'un port doté d'une commission un port dépendant d'une société locale. C'est déjà prévu. Une commission portuaire ne pourrait pas faire appel d'un tel procédé. Pourquoi le statut d'un port doté d'une commission devrait-il être laissé au bon vouloir de la société? En outre, si une société portuaire locale arrivait à avoir le statut d'une commission portuaire, la société pourrait révoquer le transfert. Le but de mon amendement est de protéger les ports dotés de commissions qui ne veulent pas devenir des sociétés de port locales.

Le président: Monsieur Sinclair.

[Text]

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, the Canada Ports Corporation would have no authority over harbour commissions. The harbour commissions are excluded now. They are under a separate piece of legislation.

I confess to not being a lawyer, but I really do not understand the amendment. The harbour commissions are governed by the Harbours Commissions Act of 1964. These sections here are amending the National Harbours Board Act. Therefore it would be entirely inappropriate, in my humble opinion, to put such a clause in there. The intent which Mr. Cook has is already covered by reason of the fact that the harbour commissions are under a separate statute.

• 1720

The Chairman: So the port corporation would have no authority whatsoever over harbour commission ports?

Mr. Sinclair: That is correct.

The Chairman: Yes. Mr. Siddon.

Mr. Siddon: Mr. Chairman, could we have Mr. Sinclair give us an example then of what would constitute a non-corporate port?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, immediately after passage of this bill, if it should pass, all the National Harbours Board ports would be non-corporate ports until a local port corporation is established at that port.

The Chairman: But even after that, if I am not mistaken, Mr. Sinclair, there would be a number of small ports that would be non-corporate ports as well, but if they increased in size and financial capacity could possibly be declared corporate ports. Is that correct?

Mr. Sinclair: Yes, that is correct.

The Chairman: Mr. Siddon.

Mr. Siddon: The definition section specifies that a "non-corporate port" means a harbour at which no local port corporation has been established and that is under the jurisdiction of the Corporation.

So that is what covers; that it would only apply therefore to ports which were formerly NHB ports, and you said that a moment ago, and would explicitly rule out any harbour commission ports.

The Chairman: Right.

Mr. Cook: Thank you for the clarification. I can either withdraw or we can vote. I would withdraw.

The Chairman: I have not even read it from the Chair, so you do not have to; it is not officially put. It is out of order because it is non-applicable.

There are some other amendments.

[Translation]

M. Sinclair: Monsieur le président, la Société canadienne des ports ne devrait pas avoir compétence sur les commissions portuaires. Les commissions portuaires sont exclues maintenant. Elles relèvent d'une autre loi.

J'avoue ne pas être avocat, mais je ne comprends pas le sens de l'amendement. Les commissions portuaires relèvent de la Loi sur les commissions de port de 1964. Ces dispositions-ci modifient la Loi sur le Conseil des ports nationaux. A mon humble avis, il serait inopportun d'ajouter cet amendement. Le but que poursuit M. Cook est déjà réalisé du fait que les commissions portuaires relèvent d'une loi distincte.

Le président: La société portuaire n'aurait donc aucune autorité sur les ports de la commission de ports?

M. Sinclair: C'est exact.

Le président: Monsieur Siddon.

M. Siddon: Monsieur le président, est-ce que nous pourrions demander à M. Sinclair de nous donner un exemple de ce que serait un port non constitué?

M. Sinclair: Monsieur le président, dès l'adoption de ce bill, s'il est adopté, tous les ports du Conseil des ports nationaux deviendraient ports non constitués jusqu'à l'établissement d'une société de port locale pour ce port.

Le président: Et même après cela, si je comprends bien, monsieur Sinclair, il y aurait toujours encore un certain nombre de petits ports qui ne seraient pas constitués, mais qui pourraient être déclarés sociétés de ports si leurs activités et le volume de leurs transactions financières augmentaient. Est-ce exact?

M. Sinclair: Oui, c'est bien cela.

Le président: Monsieur Siddon.

M. Siddon: Il est bien dit, d'après la définition que:

«port non constitué» signifie un port sous la juridiction de la Société à l'égard duquel aucune société de port locale n'a été constituée.

Voici donc à quoi cela s'applique, à savoir uniquement aux ports qui étaient autrefois des ports du Conseil des ports nationaux, et vous avez dit il y a quelques instants que cela exclurait clairement les ports des commissions de ports.

Le président: C'est exact.

M. Cook: Je vous remercie de votre éclaircissement. Je peux retirer l'amendement, ou nous pouvons le mettre aux voix, mais je vais le retirer.

Le président: Je n'en ai même pas donné lecture, de sorte que vous n'avez pas besoin de le retirer, car il n'a pas été officiellement proposé. Il est irrecevable, parce qu'il ne s'applique pas.

Il y a certains autres amendements.

[Texte]

Mr. Cook: The amendment to Clause 5 on page 11 is redundant as well.

The Chairman: Right. Yes, because it refers to harbour commission ports.

Mr. Cook: All right, then we will put the amendment to Clause 5, page 11.

The Chairman: All right. Clause 5, page 11.

Mr. Cook: I move that Clause 5 of Bill C-92 be amended by adding immediately after line 8 on page 11 the following:

(d) any port for which a harbour commission has been established may petition the Minister, through its regional advisory council, for a change in its status to that of a local port corporation.

The Chairman: Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, the intent of this, as I understand it, is similar to the intent in principle of the position I was arguing yesterday that there should be more than the national port corporation; that there should be a broader base than the parent port corporation imbued with this authority and responsibility if we are to rely upon, and in view of, the regional advisory authorities where there may be, and I just cite the possibility using Mr. Sinclair's—the administrator's—argument, Mr. Chairman, a situation in which municipalities and other community interests may not be in full agreement but that a regional advisory council may very well be able to lend useful and meaningful direction.

If it is the intent of Mr. Cook to broaden the narrowness of the base, which is presently the national port corporation, to include from time to time and not always, or not exclusively, because I do not understand it to be exclusive, simply that it may, that a regional advisory commission may petition the minister, through its regional advisory council, for a change in its status to that of a local port corporation, I can see no fundamental objection to this. I think it serves what is otherwise an accountability principle, a responsible principle.

Otherwise, to deny that is to deny the regional authority of an apparent and, in fact, real responsibility in its role, and that is to take a position from time to time with respect to matters such as this. It could very well be that the regional advisory council could serve an exceptionally and extraordinarily useful role. To that end, I would appeal to the members opposite to support Mr. Cook in this concept.

• 1725

The Chairman: Correct me if I am wrong, but it seems to me that the regional advisory council would have no authority over a commission port.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, in my judgment and in the wisdom of the administrator, who has spoken to us on a number of occasions about this, there is no limitation and no precluding of conversations between any of these levels—a local port corporation, a harbours commission, a local advisory

[Traduction]

M. Cook: L'amendement à l'article 5, page 11, est également superflu.

Le président: C'est exact. Oui, car il se réfère aux ports des commissions de ports.

M. Cook: Très bien, nous allons donc proposer l'amendement à l'article 5 page 11.

Le président: Très bien, article 5 page 11.

M. Cook: Je propose d'amender l'article 5 du Bill C-92 en ajoutant ce qui suit après la ligne 9, page 11:

d) tout port pour lequel une commission de port aura été constituée peut demander au ministre, par l'intermédiaire de son conseil consultatif régional, de changer son statut à celui de société de port locale.

Le président: Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Monsieur le président, lorsque j'ai soutenu, hier, qu'il devrait y avoir plus que la société nationale des ports, je parlais de la même intention, si je la comprends bien: si une situation devrait se présenter dans laquelle les municipalités, et d'autres intérêts de la collectivité, ne se trouvaient pas entièrement d'accord, il faudrait pouvoir se référer à une autorité et à une responsabilité plus larges que celles de la société de port... ceci pour reprendre l'exemple de l'administrateur, monsieur Sinclair... et un conseil consultatif régional pourrait peut-être, dans un tel cas, montrer la voie et jouer ainsi un rôle important.

Si M. Cook a l'intention d'élargir cette base, qui est à l'heure actuelle la société de ports nationale, pour prévoir qu'à l'occasion, sans que cela ne devienne une règle impérieuse, car je ne voudrais pas qu'il s'agisse d'une obligation, mais simplement d'une éventualité, une commission consultative régionale puisse demander au ministre, par l'intermédiaire de son conseil consultatif régional, de changer son statut en celui de société de port locale, je ne vois pas d'objection à cela. J'y vois l'application d'un principe de responsabilités.

Ce serait autrement nier le rôle de l'autorité régionale, et de sa responsabilité apparente, et en fait, réelle, et cela permettrait de prendre position au moment approprié en ce qui concerne des questions de ce genre. Mais il est fort possible qu'un conseil consultatif régional puisse jouer, à l'occasion, un rôle très utile. C'est pourquoi je voudrais demander à mes confrères d'en face de bien vouloir soutenir l'amendement de M. Cook.

Le président: Il se peut que je me trompe, mais il me semble que le conseil consultatif régional n'aurait aucune autorité sur un port d'une commission.

M. Forrestall: Monsieur le président, à mon avis et à celui de l'administrateur, qui nous a parlé de cette question à plusieurs reprises, il n'y a aucune restriction aux consultations entre l'un ou l'autre de ces niveaux—société de port locale, commission de port, conseil consultatif local ou conseil consultatif régional—aux fins de communication.

[Text]

board, a regional advisory board—to communicate with anyone.

It just seems to me that it might from time to time be a useful avenue to be pursued by a harbour commission which might find itself in conflict with one or more municipalities and which needed an arbitrator, a mediator, a vehicle through which it might appeal. The word is “permissive”; the word is “may”; it is not mandatory, not binding. To that end I think the amendment at least commends itself to our serious consideration.

The Chairman: Mr. Sinclair, and then Mr. Siddon.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, I would make somewhat the same comment as I made to the previous amendment. These are clauses that amend the National Harbours Board Act, and therefore I think this amendment would be inappropriate at this place. If such an amendment was going to take place, to have any meaning at all it would have to be in the Harbour Commissions Act of 1964, and not at this place in the bill.

I might point out that the proposed amendment is permissive, but there is nothing in the Harbour Commissions Act that would prevent it from making such a petition in any way it wishes to change its status from a harbour commission to a Canada Ports Corporation port.

Mr. Forrestall: I have just one further comment with respect to that. The administrator has rejected suggestions that any other local authority or responsibility could in fact make other than representations. The act is clear; I am just thinking out what Mr. Sinclair said, Mr. Chairman.

It may be that I will wait and hear Mr. Cook's wisdom, but I see nothing wrong with ultimately suggesting in this bill that in fact there is another avenue, that there is a formal avenue that may be used to approach the ports corporation or the process—whether it is through the minister or through the local member, through whatever the system—to approach a process that is acceptable and which implies serious consideration, which I suppose is what we are getting at, as opposed to an individual approach to the new process.

It is much easier for the minister or the ports corporation to reject any one of the dozens of ways in which such matters can be properly brought forward, a lot more difficult for the proper process to reject a reasonable request from a regional advisory body which might then more informally and perhaps properly be approached with respect to the resolution of a problem.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, I am not speaking against the amendment. What I am really saying is that the clause we are dealing with now purports to amend the National Harbours Board Act. I am saying that such an amendment is more properly brought forth when we get to those clauses in the bill that change the Harbour Commissions Act of 1964.

The Chairman: I agree with that on a procedural ground. There are precedents in procedure with regard to amending a

[Translation]

Il me semble qu'une commission de port pourrait, à l'occasion, avoir recours à ce moyen si elle se trouvait en conflit avec une ou plusieurs municipalités et si elle souhaitait s'en remettre à un arbitre, ou à un médiateur par l'intermédiaire duquel elle ferait appel. C'est une possibilité, une éventualité; ce n'est ni un ordre, ni une obligation. C'est à ce titre que cet amendement me semble avoir du mérite.

Le président: Monsieur Sinclair, puis monsieur Siddon.

M. Sinclair: Je voudrais faire la même observation, plus ou moins, que j'ai faite pour l'amendement précédent. Ce sont des articles qui amendent la Loi sur le Conseil des ports nationaux, ce qui veut dire qu'ils ne sont pas à leur place ici. Cet amendement, s'il devait être adopté, devrait figurer dans la Loi sur le Conseil des ports nationaux de 1964, et non dans le projet de loi que nous étudions.

Je voudrais vous faire remarquer que bien que l'amendement en question ouvre simplement une possibilité, rien dans la Loi sur les commissions de port n'empêcherait une commission de présenter une pétition aux fins de changer son statut de commission de port à celui de port de la Société canadienne des ports.

M. Forrestall: Je voudrais faire une dernière observation à ce sujet. L'Administrateur a affirmé qu'il serait impossible à toute autre autorité locale de présenter autre chose qu'une requête. La loi le dit clairement; je ne fais que répéter ce qu'a dit M. Sinclair, monsieur le président.

Je vais peut-être écouter ce que M. Cook a à dire, mais je vois pas d'inconvénient à laisser la porte ouverte à une autre possibilité, dans ce projet de loi, une voie officielle pour s'adresser à la Société des ports, que ce soit par l'intermédiaire du ministre ou par celui du député local, quel que soit le système, pour envisager la mise en place d'un processus acceptable et qui mérite considération, ce qui est l'objet même de notre étude, plutôt qu'une approche individuelle et un nouveau processus.

Il est très facile pour le ministre, ou pour la Société des ports, d'opposer une fin de non-recevoir aux nombreuses façons dont ces questions peuvent être exposées, mais beaucoup plus difficile de rejeter une demande raisonnable émanant d'un organisme consultatif régional qui aurait pu être consulté de façon moins officielle pour aider à résoudre un problème.

M. Sinclair: Monsieur le président, je ne m'élève pas contre cet amendement. Je dis simplement que l'article que nous étudions vise à amender la Loi sur le Conseil des ports nationaux, et qu'il serait plus opportun de l'introduire lorsque nous arriverons aux articles de ce projet de loi qui changent la Loi de 1964 sur le Conseil des ports nationaux.

Le président: Je suis d'accord avec vous pour ce qui est de la procédure: il est déjà arrivé qu'un amendement ait été consi-

[Texte]

bill at a wrong place being improper. On that basis I would have to rule this amendment out of order at this place.

Mr. Siddon.

• 1730

Mr. Siddon: Before you make that ruling, Mr. Chairman, may I . . . or must you make the ruling?

The Chairman: You may comment on my ruling, if you wish. It is not really proper, but I will hear what you have to say.

Mr. Siddon: I appreciate that. Mr. Sinclair has indicated that since this particular clause amends the National Harbours Board Act, a subclause giving reference to the harbour commission, which is established under the Harbour Commissions Act, would not be acceptable. But this amendment does not alter the Harbour Commissions Act or impose anything on the harbour commissions. It is merely in the form of a welcoming undertaking on behalf of the new ports corporation, that it would welcome an approach from a harbour commission port to become a local port corporation. In that respect I would submit that it is consistent with the Canada Ports Corporation Act which we are debating at this time; that they would invite or receive a submission from a harbour commission if it chose to want to alter its status consistent with the act under which it operates.

The Chairman: There is nothing wrong with that argument, Mr. Siddon. The point I am making is that if we are going to bring this amendment to this bill we should do it at a different place in the bill, where the bill actually deals with the Harbour Commissions Act rather than the National Harbours Act.

Mr. Siddon: All right, I concede that. Yes, that is fine.

The Chairman: So I have ruled it out of order at this place, but not out of order per se.

Mr. Siddon: It is open to reintroduce it at the appropriate place.

The Chairman: Right. Okay, that is on Clause 5. Are there any more amendments to Clause 5? I would like, if we could, to complete Clause 5 one way or the other.

Mr. Siddon: There are two or three more amendments to Clause 5.

Mr. Cook: If we go rather rapidly, I think we might get through them.

The Chairman: There are four more amendments to Clause 5.

Mr. Cook.

Mr. Cook: I move that Bill C-92 be amended at page 11 by striking out lines 38 to 40 and adding the following therefor: patent of that local port corporation.

[Traduction]

déré comme irrégulier parce qu'il a été introduit à la mauvaise place. Dans ces conditions, je devrais déclarer cet amendement irrecevable à ce moment-ci.

Monsieur Siddon.

M. Siddon: Avant que vous ne rendiez une décision, monsieur le président, puis-je . . . ou devez-vous rendre cette décision?

Le président: Vous pouvez commenter ma décision, si vous le désirez. Ce n'est pas vraiment convenable, mais je vais vous écouter.

M. Siddon: Je l'apprécie. M. Sinclair a déclaré qu'étant donné que cet article modifie la Loi sur le Conseil des ports nationaux, un paragraphe qui ferait allusion à une commission de port créée en vertu de la Loi sur les commissions de port ne serait pas acceptable. Toutefois, cet amendement ne modifie pas la Loi sur les commissions de port et n'impose pas non plus quoi que ce soit à ces commissions. Il s'agit simplement d'une façon d'accepter un engagement de la part de la nouvelle société des ports, c'est-à-dire qu'on accepterait qu'une commission de port puisse devenir une société de port locale. Dans ce sens, je prétends que c'est conforme à la Loi sur la Société canadienne des ports dont nous discutons à ce moment-ci. Il s'agirait d'inviter ou de recevoir une demande d'une commission de port si celle-ci choisissait de modifier son statut dans le cadre de la loi qui la régit.

Le président: Votre argument n'est pas mauvais, monsieur Siddon. Tout ce que je voulais dire, c'est que si nous devons apporter un amendement à ce projet de loi, on devrait le faire à un autre endroit du projet de loi, lorsque celui-ci traite de la Loi sur les commissions de ports plutôt que la Loi sur le Conseil des ports nationaux.

M. Siddon: Très bien, je vous le concède. Oui, c'est bien.

Le président: J'ai donc décidé que l'amendement était irrecevable à ce moment-ci, mais il n'est pas irrecevable en soi.

M. Siddon: Je suis libre de le représenter à l'endroit approprié.

Le président: C'est exact. Bien, on en est à l'article 5. Avez-vous d'autres amendements à l'article 5? J'aimerais bien que nous puissions terminer l'article 5 d'une façon ou d'une autre.

M. Siddon: Il y a encore deux ou trois amendements à l'article 5.

M. Cook: Si nous procédons assez rapidement, nous pouvons en disposer.

Le président: Il y a encore quatre amendements à l'article 5.

Monsieur Cook.

M. Cook: Je propose que le projet de loi C-92 soit modifié, à la page 11, en substituant aux lignes 37 à 40 ce qui suit: patentes de cette société de port locale.

[Text]

There is a reason for this, and it leads to the future. If you will note the way the proposed section reads:

... but no supplementary letters patent shall confer on a local port corporation any powers other than those contemplated in this Act.

My concern here is that there may come a time when the Port of Vancouver may wish to achieve a class D corporation status. As it now reads, this proposed section would be totally contrary to that concept and would mean they could not become a class D corporation, whereas with the change in wording at least it would remove that impediment in the future to the Port of Vancouver deciding to change its status, or hoping to change its status to a class D Crown corporation.

The Chairman: Mr. Sinclair.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, I believe it is in either the Financial Administration Act or the regulations attendant to it that a subsidiary corporation cannot have a classification greater than that of the parent. So I would suggest that an amendment like this would probably be in the nature of being out of order.

The Chairman: If it contravenes another act, it is out of order. Supersedes, contravenes ... but if it is contrary to the provisions of ...

Mr. Lefebvre.

Mr. D. Lefebvre: Without those limiting words, the bill simply says that the minister or the Governor in Council can amend the letters patent. Without any limits you have to say what the purpose is for amending the letters patent, and you have to say that there are some limits to what the Governor in Council can do. So if you remove the last words it becomes very confusing as to the purpose for amending the letters patent. You have to set the parameters of these amendments, so I would think that the last words are essential.

The Chairman: Would that mean, Mr. Lefebvre, that the government could by order in council, or some other mechanism, change the intent of this legislation without reference to Parliament?

• 1735

Mr. D. Lefebvre: It begs the question. It would be at least difficult to interpret and this is one possible interpretation. That is exactly the reason why we added those words.

The Chairman: Mr. Siddon.

Mr. Siddon: Putting aside the problem posed by the provisions of the Financial Administration Act, then, it would seem that the purpose of including those words was to allow the Canada Ports Corporation the status that could not be exceeded by any other local port board or corporation by seeking to have itself deemed as a Schedule D Crown corporation. In other words, I think we are being told that it would be

[Translation]

Il y a une raison à cela, c'est qu'on songe à l'avenir. Vous remarquerez que l'article proposé se lit comme suit présentement:

... il ne peut toutefois attribuer à la société de port locale des pouvoirs autres que ceux qui sont prévus à la présente loi.

Ce qui m'inquiète, c'est qu'à un moment donné le port de Vancouver peut souhaiter obtenir un statut d'une société de classe D. Tel que l'article se lit présentement, il serait tout à fait opposé à cette idée et cela signifierait qu'il ne serait pas possible de devenir une société de classe D, alors que si on change le libellé on pourrait au moins enlever cet obstacle qui empêcherait à l'avenir le port de Vancouver de décider de changer son statut ou d'espérer changer son statut pour devenir une société de la Couronne de classe D.

Le président: Monsieur Sinclair.

M. Sinclair: Monsieur le président, on trouve soit dans la Loi sur l'administration financière ou dans les règlements qui y sont annexés qu'une société filiale ne peut obtenir une classification plus importante que celle de la société mère. Par conséquent, je crois qu'un amendement comme celui-ci serait probablement irrecevable.

Le président: S'il contrevient une autre loi, il est irrecevable. Il peut avoir préséance, contrevenir ... mais s'il est contraire aux dispositions de ...

Monsieur Lefebvre.

M. D. Lefebvre: Sans ce libellé restrictif, le projet de loi déclare simplement que le ministre ou le gouverneur en conseil peut modifier les lettres patentes. Sans restriction, vous pouvez dire à quelles fins les lettres patentes peuvent être modifiées et déclarer dans quelles limites le gouverneur en conseil peut le faire. Par conséquent, si vous retirez ces derniers mots, l'article porte à confusion quant à la fin pour laquelle on veut modifier la lettre patente. Il faut établir les paramètres de ces amendements, par conséquent les derniers mots sont à mon avis essentiels.

Le président: Est-ce que cela signifierait, monsieur Lefebvre, que le gouvernement pourrait par décret du conseil, ou par un autre mécanisme, modifier la portée de cette loi sans se référer au Parlement?

M. D. Lefebvre: C'est à voir. Ce serait à tout le moins difficile à interpréter et c'est une interprétation possible. C'est exactement la raison pour laquelle nous avons ajouté ces mots.

Le président: Monsieur Siddon.

M. Siddon: Mettons de côté le problème que posent les dispositions de la Loi sur l'administration financière, il semblerait donc que la raison pour laquelle on ajoute ces mots, c'est que cela permet à la Société canadienne des ports d'avoir un statut qui ne pourrait être dépassé par tout autre conseil ou société locale de port, qui pourrait chercher à obtenir une classe D. Autrement dit, on nous dit, je crois, que ce serait

[Texte]

contradictory to the general intent of this legislation, the general thrust of the attempt to structure the Canada Ports Corporation, that a local port, like the Port of Vancouver, the Port of Saint John, might be able to petition in such a way as to achieve independent Crown corporation status. Is that what we are being told, that they are purposely, with legitimate motive, trying to rule out that possibility of independent Crown corporation status for any of these ports?

The Chairman: Mr. Sinclair.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, I think it is a cardinal rule that a subsidiary really does not have more power than its parent. The powers granted, such as the contracting limits that we discussed yesterday, are given to the Canada Ports Corporation, which, in turn, can delegate up to the extent of its powers. The same sort of philosophy applies in this particular case: a subsidiary cannot have a greater power than the parent.

Mr. Siddon: Mr. Chairman, the port authorities do have a degree of autonomy, which ports operated under the National Harbours Board do not. So the government has accepted that in some cases the port commissions should be allowed to exist without the overriding imposition of this legislation, and that would include commissions like the Fraser River Harbour Commission, the North Fraser Harbour Commission, they have been allowed to maintain a certain degree of autonomy, independent of the new Canada Ports Corporation. But for some reason it is deemed that the Port of Vancouver, or the Port of Saint John, or the Port of Montreal, should never be allowed to emerge to that status, that they should forever remain—

The Chairman: I think we are mixing apples and oranges here, because this—

Mr. Siddon: We were told that they shall forever remain a subsidiary of the parent corporation.

The Chairman: Except that this bill has a provision for local port corporations to petition to become port commissions.

Mr. Siddon: We have not yet seen that clarified in terms of some of the complications of the language, which were referred to yesterday.

The Chairman: Yes, I think we have, Mr. Siddon. I would have to check to be doubly sure, but I will ask Mr. Sinclair.

Mr. Siddon: So, then, the only option for shedding the shackles of being a subsidiary of the Canada Ports Corporation would be to seek harbour commission status?

The Chairman: Would be to get out from under it.

Mr. Siddon: Not to seek Schedule D Crown corporation status?

The Chairman: Right. Is that correct, Mr. Sinclair?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, that is correct.

[Traduction]

contraire à la portée générale de cette loi. La raison surtout pour laquelle on cherche à structurer la Société canadienne des ports, c'est qu'un port local comme celui de Vancouver ou de Saint-Jean pourrait chercher à obtenir le statut d'une société de la Couronne indépendante. C'est bien ce qu'on nous dit, qu'on essaie à dessein, en invoquant des motifs légitimes, d'éliminer cette possibilité pour qu'aucun de ces ports ne puisse devenir une société de la Couronne indépendante.

Le président: Monsieur Sinclair.

M. Sinclair: Monsieur le président, c'est à mon avis une règle essentielle qu'une filiale ne puisse en réalité avoir davantage de pouvoirs qu'une société mère. Les pouvoirs accordés, comme les limites contractantes dont nous avons parlé hier, sont données à la Société canadienne des ports qui, à son tour, peut déléguer ces pouvoirs jusqu'à un certain point. Le même genre de philosophie s'applique dans ce cas-ci: une filiale ne peut avoir davantage de pouvoirs que la société mère.

M. Siddon: Monsieur le président, les autorités portuaires ont une certaine autonomie, que n'ont pas les ports fonctionnant dans le cadre du Conseil des ports nationaux. Par conséquent, le gouvernement a accepté que dans certains cas les commissions de ports pouvaient exister sans l'imposition prépondérante de cette loi, et cela inclut les commissions comme la Commission de port du Fraser, la Commission de port du Fraser nord. Ces commissions ont reçu la permission de conserver une certaine autonomie, elles ne dépendent pas de la nouvelle Société canadienne des ports. Pour des raisons obscures, cependant, il est prévu que le port de Vancouver ou le port de Saint-Jean ou le port de Montréal ne devrait jamais pouvoir atteindre ce statut, qu'ils devraient toujours demeurer . . .

Le président: Je pense que nous sommes en train de comparer des choses différentes, parce que . . .

M. Siddon: On nous a dit qu'ils devraient toujours demeurer une filiale de la société mère.

Le président: Sauf que ce projet de loi prévoit que les sociétés de ports locales peuvent faire une demande pour devenir des commissions de ports.

M. Siddon: Cela n'a pas encore été précisé à cause de la complexité du langage dont nous avons parlé hier.

Le président: Oui, je pense que nous l'avons fait, monsieur Siddon. Je vais vérifier pour être tout à fait sûr, mais je vais demander à M. Sinclair.

M. Siddon: Par conséquent, la seule option qui reste donc pour qu'une filiale de la Société canadienne des ports puisse laisser tomber ses chaînes serait de chercher à obtenir le statut d'une commission de port, n'est-ce pas?

Le président: Ce serait de ne plus relever de la société.

M. Siddon: Ne pas chercher à obtenir le statut d'une société de la Couronne de classe D?

Le président: C'est exact. C'est bien cela, n'est-ce pas, monsieur Sinclair?

M. Sinclair: C'est cela, monsieur le président.

[Text]

Mr. Siddon: I suspect that Mr. Cook will disagree with that, feeling that there ought to be the option granted of full and independent Crown corporation status.

The Chairman: Any further comment, Mr. Cook?

Mr. Cook: No. You have not called this, actually.

The Chairman: No.

Mr. Cook: You did rule it out of order—

The Chairman: No, I have not ruled it out of order. I am not a legal expert, nor am I an expert on the Financial Administration Act. When there is a doubt, I will rule in favour of the thing's being in order rather than out of order.

It is moved by Mr. Cook that Bill C-92 be amended at page 11 by striking out lines 38 to 40 and adding the following:

patent of that local port corporation.

Amendment negatived.

The Chairman: Mr. Cook.

Mr. Cook: On Clause 5, page 12, I move that Bill C-92 be amended at page 12 by deleting lines 11 to 14 and adding the following:

(2) The Governor in Council may provide recommendations to a local port corporation to make amendments to its by-laws.

The clause as it stands is totally contrary to any concept of local autonomy. It would require the Governor in Council to make recommendations rather than binding directives to a local port corporation in regard to its by-laws. The amendment speaks for itself in terms of the autonomy of the major ports of Canada.

• 1740

The Chairman: Mr. Sinclair.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, this particular clause was put in here as a device to assist in the relatively quick establishment of local port corporations. We had basically two alternatives. The first and more traditional alternative would be to have all the by-laws of the new local ports corporation written out individually, then sent up through the whole process, and approved by all the legal entities that entails—which is a reasonably lengthy process—and finally get them passed by the Governor in Council. This would take some considerable period of time. Bearing in mind that there was a desire of a number of ports to accede rather rapidly to local port corporation status, the Department of Justice gave us a device that has the effect of granting to the local port corporation all the by-laws in existence of the parent, and then going through a minor amendment process where all the powers of the parent would not be given to that local port corporation.

This clause was put in to ensure that there would be the necessary amendments to the local port corporation by-laws to give effect to what would be the delegated authority approved

[Translation]

M. Siddon: Je crains que M. Cook ne sera pas d'accord, qu'il devrait y avoir une option pour obtenir le statut d'une société indépendante de la Couronne de plein droit.

Le président: Avez-vous d'autres commentaires, monsieur Cook?

M. Cook: Non. Vous n'avez pas demandé le vote?

Le président: Non.

M. Cook: Vous avez déclaré que c'était irrécusable . . .

Le président: Non, je n'ai pas déclaré que c'était irrécusable. Je ne suis pas un expert juridique, je ne suis pas non plus un expert de la Loi sur l'administration financière. Dans le doute, je déciderais plutôt que c'est recevable et non pas irrécusable.

M. Cook propose que le projet de loi C-92 soit modifié à la page 11 par le remplacement des lignes 37 à 40 par ce qui suit: patentes de cette société de port locale.

L'amendement est rejeté.

Le président: Monsieur Cook.

M. Cook: Je propose que l'article 5 du projet de loi C-92, soit modifié à la page 12 par la substitution aux lignes 11 à 13 de ce qui suit:

(2) Le gouverneur en conseil peut recommander à une société de port locale de modifier ses règlements.

L'article tel qu'il se présente est tout à fait contraire à la notion d'autonomie locale. Il faudrait que le gouverneur en conseil fasse des recommandations plutôt que d'ordonner à une société de port locale de modifier ses règlements. L'amendement dit bien ce qu'il veut dire au sujet de l'autonomie des ports importants du Canada.

Le président: Monsieur Sinclair.

M. Sinclair: Monsieur le président, cet article a été placé ici comme moyen d'aider à la création relativement rapide de sociétés de port locales. Nous avons fondamentalement deux options. La première et la plus traditionnelle aurait été de rédiger tous les règlements internes de la nouvelle société de port locale, de leur faire suivre tout le processus, de les faire approuver par toutes les entités légales que cela suppose—un processus raisonnablement long—et finalement de les faire adopter par le gouverneur en conseil. Cela prendrait passablement de temps. Nous souvenant qu'un certain nombre de ports souhaitent accéder rapidement au statut de société de port locale, le ministère de la Justice nous a donné ce moyen d'accorder à une société de port locale tous les règlements qui existent pour la société mère, et par le biais d'une modification mineure de limiter les pouvoirs de cette société de port locale.

L'article a été inséré pour garantir les amendements nécessaires aux règlements de la société de port locale pour qu'entre en vigueur l'autorité déléguée approuvée par la Société cana-

[Texte]

by the Canada Ports Corporation. So it is in there as a device to assist in the rapid installation of local port corporations rather than going through the whole mechanical process of constructing a set of by-laws and having them approved through all the channels that are required, and the time involved to do that.

We think it is a useful device, and we hope the committee would agree with it.

The Chairman: What you are saying in effect, Mr. Sinclair, is that it is one of those paradoxical things. Although it looks restrictive, it has the opposite effect.

Mr. Sinclair: That is correct, Mr. Chairman. It does have that effect, and it is put in that way because the local port corporation must initiate its own by-law. This is just a requirement that the Governor in Council may issue the necessary direction; it is permissive. We would hope what would happen is that certain of the powers would be agreed to ahead of time. We could rapidly have the by-laws in place, and then go through what would normally be a rather minor amending process to make those by-laws applicable and pertinent to the local port corporation.

The Chairman: Thank you.

Mr. Siddon.

Mr. Siddon: Mr. Chairman, the interpretation given me by Mr. Sinclair may well be correct, but the way I read the clause it makes clear that directions may issue from the Governor in Council requiring the local port corporation to make any amendment. It is not merely a convenience.

I would like to ask Mr. Sinclair if he would not agree that where such an order were issued by the Governor in Council, that would have paramount power over any by-laws forthcoming from the local port corporation; that in fact it would have an overriding effect on any by-laws of the corporation?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, it should be remembered that any by-law of a local port corporation must be approved by the Governor in Council.

Mr. Siddon: So Mr. Sinclair is saying that therefore the authority for the passage or amendment of by-laws rests with the government.

• 1745

Mr. Siddon: Mr. Sinclair was saying that therefore the authority for the passage or amendment of bylaws rests with the Governor in Council, but the board might as well pack up and go home because it has no independent statutory authority to make bylaws on its own.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, that is an overstatement in the extreme. It is the intent that the local port corporations should initiate their own bylaws or bylaw amendments, but they are subject to an approval process that rests with the Governor in Council, and that is the standard practice for all Crown corporations.

[Traduction]

diennne des ports. Il s'agit donc ici de moyens d'aider à l'installation rapide des sociétés de port locales plutôt que de subir tout ce processus mécanique: la création d'une série de règlements internes, leur approbation, leur cheminement nécessaire et tout ce temps qu'il faudrait pour le faire.

Nous pensons que c'est un moyen utile, et nous espérons que le comité sera d'accord.

Le président: Vous dites en réalité qu'il s'agit ici, monsieur Sinclair, d'une de ces questions paradoxales. Même si elle semble restrictive, elle a un effet contraire.

M. Sinclair: C'est exact, monsieur le président. Elle a cet effet contraire, et c'est fait de cette façon parce que la société de port locale doit établir ses propres règlements. Il s'agit d'un cas où le gouverneur en conseil peut émettre la directive nécessaire, ce n'est pas obligatoire. Ce que nous espérons, c'est que certains pouvoirs seraient acceptés d'avance. Nous pourrions rapidement avoir des règlements en vigueur, et faire ensuite une modification mineure pour rendre ces règlements applicables et pertinents pour la société de port locale.

Le président: Merci.

Monsieur Siddon.

M. Siddon: Monsieur le président, l'interprétation de M. Sinclair peut être exacte, mais en lisant cet article, il me semble clair que le gouverneur en conseil peut, par directive, ordonner à une société de port locale de faire des modifications. Il ne s'agit pas simplement d'un accommodement.

Je demanderais à M. Sinclair s'il ne serait pas d'accord pour dire que lorsqu'une telle directive serait émise par le gouverneur en conseil, cela aurait préséance sur tout règlement venant de la société de port locale; en réalité elle aurait préséance sur tout règlement interne de la société, n'est-ce pas?

M. Sinclair: Monsieur le président, il faut se souvenir que le gouverneur en conseil doit approuver tout règlement interne d'une société de port locale.

M. Siddon: Ainsi donc, M. Sinclair déclare par conséquent que le gouvernement détient l'autorité d'adopter ou de modifier les règlements.

M. Siddon: M. Sinclair disait qu'en définitive le gouverneur en conseil est autorisé à adopter ou modifier un règlement; je pense que le conseil n'a plus qu'à remballer ses affaires car il n'a aucun pouvoir statutaire indépendant pour adopter des règlements.

M. Sinclair: Monsieur le président, cette déclaration me semble un peu trop extrême. Le législateur veut que les sociétés de port locales adoptent ou modifient leurs propres règlements; cependant ils doivent être approuvés par le gouverneur en conseil, comme c'est le cas pour toutes les sociétés de la Couronne.

[Text]

Mr. Siddon: Mr. Chairman, this gets into the same area as proposed section 3.1(2), in Clause 2, at the top of page 4 of the bill, where it says:

(2) The Minister may, by order, issue . . . directions to the Corporation as he considers necessary to achieve the objective of the national ports policy and the Corporation shall comply with any such directions.

Again, I think there is a basic philosophical disagreement here between the architects of this legislation and, presumably, the government members and opposition members, of this party at least, who feel that there must be a degree of local port autonomy and that would include the ability to initiate bylaws without having grandfather in Ottawa come along and crack the whip and tell the local board that it did not have the authority to enact bylaws contrary to the wishes of the minister or the Governor in Council. I suppose we are going to have to vote on these amendments to see just whether or not government members can be persuaded, but I guess the outcome is pretty obvious, without its even going to the vote.

An hon. Member: Their silence speaks enormously loudly.

The Chairman: Question.

Mr. Siddon: Everything shall be run from Ottawa.

The Chairman: Mr. Cook—and this will close the debate on this amendment.

Mr. Cook: The question is local autonomy. Mr. Sinclair has stated that this thing is a convenience in terms of setting it up. But it is not written that way, Mr. Sinclair, it is written that for all time, and if this bill should last as long as the National Harbours Board Act did, it means that for the next 50 years the Governor in Council can issue to a local port corporation directions requiring them to make any amendment it likes to its local bylaws, for all time. I believe, Mr. Chairman, we can now vote on this one, but I would also suggest that the next amendment on Clause 5, page 12, deleting lines 41 to 46, really has the same object in terms of stripping the senior corporation, again, of the right to decide what is in the best interests of the port, deciding how they shall operate that port, and making all the decisions, if they so desire, in regard to that port. I believe these two proposed sections now indicate that there is no intention on the part of this government to give any autonomy to any port because, boy! when you look at these proposed sections and see the safeguards and the absolute power retained, it becomes a farce.

In any event, sir, I am ready for the vote.

Mr. Siddon: On a point of order, Mr. Chairman.

Mr. Flis: On a point of order.

The Chairman: Now I have two points of order. Mr. Siddon.

Mr. Siddon: Maybe Mr. Flis should go first.

Mr. Flis: I would like to put on the record that the whole intent of the bill is to give the ports more local autonomy, so I

[Translation]

M. Siddon: Monsieur le président, nous en revenons au projet de paragraphe 3.1(2) de l'article 2, à la page 4 où on lit:

(2) Le ministre peut, par arrêté, donner à la Société les directives qu'il juge nécessaires à la réalisation de l'objectif de la politique portuaire nationale; la société doit se conformer à ces directives.

Encore une fois, je décèle ici un conflit d'idéologie entre les architectes de ce projet de loi et les députés gouvernementaux et les députés de l'Opposition, à tout le moins ceux de notre parti; nous pensons que la société de port locale doit avoir une certaine autonomie, ce qui comprend le pouvoir d'adopter des règlements sans que personne à Ottawa ne vienne lui taper sur les doigts parce qu'elle aura adopté des règlements qui vont à l'encontre des intentions du ministre ou du gouverneur en conseil. J'imagine que nous devons tenir un vote sur ces amendements pour voir si les députés du parti gouvernemental sont convaincus, mais je pense que le résultat du vote est assez évident.

Une voix: Leur silence est très éloquent.

Le président: Passons au vote.

M. Siddon: Tout sera dirigé d'Ottawa.

Le président: Monsieur Cook, vous avez la parole et cela terminera le débat sur cet amendement.

M. Cook: Nous discutons ici de l'autonomie de la société portuaire locale: M. Sinclair fait allusion à la facilité d'établissement. Cependant, monsieur Sinclair, cet article restera en vigueur pendant longtemps; si ce projet de loi doit être en vigueur aussi longtemps que la Loi sur le conseil des ports nationaux l'a été, cela signifie que pour les 50 prochaines années le gouverneur en conseil peut ordonner par directive à une société portuaire locale de modifier ses règlements. Je crois que nous pouvons passer au vote sur cet amendement mais je pense également que l'amendement suivant à l'article 5 annulant les lignes 36 à 40 vise le même objectif, c'est-à-dire d'enlever à la société nationale le droit de décider des mesures qui sont dans le meilleur intérêt du port local, de décider comment sera exploité ce port et de prendre toutes les décisions touchant ce port. Selon moi, ces deux dispositions montrent que le gouvernement n'a absolument pas l'intention de conférer quelque pouvoir d'autonomie à un port car si nous regardons les projets d'article, si nous étudions les protections et les pouvoirs que conserve l'administration centrale, nous voyons le ridicule de tout cela.

De toute façon, monsieur, je suis prêt à passer au vote.

M. Siddon: Un rappel au Règlement, monsieur le président.

M. Flis: Un rappel au Règlement.

Le président: Deux députés invoquent le Règlement. Monsieur Siddon.

M. Siddon: M. Flis devrait peut-être parler le premier.

M. Flis: Je voudrais qu'il soit consigné au procès-verbal que le but visé dans ce projet de loi, c'est de donner aux ports une

[Texte]

do not think we can let that statement stand on record—it is not a point of order.

The Chairman: It is not a point of order, it is a point of debate. If it is a point of order, I would like it to be a point of order.

Mr. Siddon: Mr. Chairman, I believe my point is a point of order. It deals with the approach Mr. Sinclair has taken in defending the bill as written. I do not mean to impute motives or suggest anything that is less than proper, but I did sense, both today and yesterday, in dealing with the amendments Mr. Cook put forward with respect to Clause 13, that there has been an attempt to suggest that these are merely matters of convenience, or that somehow there is no basic difference of philosophy here, that the way this clause was written was merely to facilitate the quick adoption of bylaws by new corporations and that there was really nothing that we opposition members should be concerned about. I find that, Mr. Chairman, somewhat offensive. I am smart enough, I think, to realize that there are certain basic philosophical differences here. I would submit that Mr. Sinclair should come out squarely and tell us the truth, and not try to suggest that—

Some hon. Members: Oh, oh!

Mr. Siddon:—I will withdraw that implication—not try to suggest that certain terminology or certain matters that are in dispute here are merely misunderstood by the opposition, or that it is merely a matter of convenience that certain measures are taken. I think it is quite obvious that certain measures incorporated in this bill are designed to centralize authority in Ottawa and to deny local autonomy and I do not think Mr. Sinclair or anyone else should try to kid us that the situation is otherwise.

• 1750

The Chairman: I think, Mr. Siddon, you are stretching it a bit to call it a point of order. I think it is a philosophical argument, and if there is a philosophical . . .

Mr. Siddon: Those value judgments are to be made by members—

The Chairman: Order.

Mr. Siddon:—of the government, not by officials.

The Chairman: Order. I am simply ruling on your point of order. I think it is reasonable to assume that if Mr. Sinclair is here as a witness for the government, he obviously reflects the philosophical view of the government. In fairness to him, I think that is what he has been doing. I do not think any suggestion or implication that Mr. Sinclair is not being forthright with with committee should stand on the record because . . .

Mr. Siddon: Well, maybe we should call a spade a spade.

[Traduction]

plus grande autonomie; je ne pense pas que nous devrions laisser cette déclaration qui vient d'être faite au procès-verbal; je n'ai pas fait de véritable rappel au Règlement.

Le président: Vous n'avez pas fait de rappel au Règlement, vous alimentez le débat. Ce n'est pas un rappel au Règlement.

M. Siddon: Monsieur le président, je crois faire un véritable rappel au Règlement. Je veux parler de l'attitude de M. Sinclair dans sa défense du projet de loi. Je ne veux pas lui imputer des intentions, ni donner à penser que son comportement n'est pas approprié, mais j'ai remarqué hier et aujourd'hui dans la discussion des amendements à l'article 13 que présente M. Cook, qu'on essaie de nous faire croire qu'il s'agit tout simplement d'être pratique ou alors qu'il n'y a pas vraiment de différence conceptuelle et que l'article a été rédigé tout simplement pour accélérer l'adoption de règlements par de nouvelles sociétés et que nous ne devrions pas, nous les députés de l'Opposition, nous en préoccuper. J'avoue, monsieur le président, être quelque peu choqué de cette façon de faire. Je pense être suffisamment intelligent, monsieur le président, pour me rendre compte qu'il y a ici des différences conceptuelles fondamentales. Je pense que M. Sinclair devrait être honnête envers nous et qu'il ne devrait pas . . .

Des voix: Oh, Oh!

M. Siddon: . . . je retire ce que je viens de dire. Il ne devrait pas nous donner à penser que les articles et les questions dont nous discutons ici sont tout simplement mal compris par l'Opposition ou que certaines mesures sont prises tout simplement pour faciliter l'administration. Je pense qu'il est très évident que certaines mesures incorporées dans ce projet de loi visent une centralisation du pouvoir à Ottawa et un affaiblissement de la société locale. Je ne pense pas que M. Sinclair ou qui que ce soit d'autre devrait essayer de nous faire croire le contraire.

Le président: Je pense, monsieur Siddon, que vous allez un peu trop loin en disant que vous invoquez le Règlement. Il s'agit plutôt d'une discussion d'ordre philosophique et dans ce cas . . .

M. Siddon: Ces jugements de valeur doivent être portés par des membres . . .

Le président: A l'ordre.

M. Siddon: . . . du gouvernement et non pas par les fonctionnaires.

Le président: A l'ordre. Je rends simplement ma décision sur votre rappel au Règlement. Comme M. Sinclair est ici à titre de témoin pour le gouvernement, on peut supposer qu'il est d'accord avec la philosophie gouvernementale. Pour être honnête envers M. Sinclair, c'est précisément ce qu'il a fait. Selon moi, toute remarque donnant à penser que M. Sinclair n'est pas honnête envers le Comité devrait être biffée du procès-verbal car . . .

M. Siddon: Eh bien, il faudrait peut-être que nous appelions les choses par leur nom.

[Text]

The Chairman: In my opinion, for what its worth, Mr. Sinclair has been very forthright and has called a spade a spade, to use your own words. I suspect that there would be many other members here who would take pretty violent exception to Mr. Sinclair if he did not reflect the view of the government for which he is working and for which he is appearing here as a witness.

Mr. Siddon: But that was not the point, Mr. Chairman. The point was whether or not we face square on . . .

The Chairman: I think that is just a difference of opinion. Question, please.

Mr. Forrestall: You talk too much. You have been talking all day long. We have heard incessantly from you.

An hon. Member: You were saying a moment ago that we were too silent.

The Chairman: Order.

Mr. Siddon: Well, say something and we will find out if you are alive over there.

Amendment negated.

The Chairman: Mr. Cook.

Mr. Cook: I would like to deal with Clause 5 on page 12, which really relates to the same philosophical argument. But I would also say that I have found Mr. Sinclair to be a very honourable, very wise and very delightful gentleman. I believe, yes, he does call a spade a spade. Unfortunately, when I read the same words he does, I would call it a shovel rather than a spade.

But with the greatest respect to you, Mr. Sinclair, I believe our points of view differ because I look at what is written and what is in the act, not what you tell me is intended by what is written. I look at the actual powers contained herein and find them offensive.

However, I move that Bill C-92 be amended at Clause 5 on page 12 by deleting lines 41 to 46 and adding the following immediately after line 40 . . .

The Chairman: Shall we dispense?

Some hon. Members: Agreed.

Mr. Cook: The amendment, of course, would necessitate that the corporation make recommendations rather than binding directives. Subclauses (2) and (3) are included for the sake of equity. The Canada Ports Corporation does not have the monopoly on the interpretation of the national interest. You are 4,000 miles from Vancouver, and I quite expect to find occasions when the local port corporation in Vancouver may have a different viewpoint of what is in the best interests of Canada, and they should have the opportunity to decide for themselves at least to a portion of that, or at least to argue about it, rather than having it imposed on them. That is the purpose of the amendment.

The Chairman: Thank you, Mr. Cook. Mr. Siddon.

[Translation]

Le président: Personnellement, je pense que M. Sinclair a été très direct et pour reprendre votre expression, qu'il a appelé les choses par leur nom. Je pense qu'il y aurait beaucoup de députés ici qui s'opposeraient à ce que dit M. Sinclair s'il ne transmettait pas l'opinion du gouvernement pour lequel il travaille et au nom duquel il témoigne aujourd'hui ici.

M. Siddon: Mais ce n'est pas ce dont il s'agit, monsieur le président. Il faut voir si nous nous attaquons directement . . .

Le président: Il s'agit là, je pense, d'une différence d'opinion. Passons au vote, s'il vous plaît.

M. Forrestall: Vous parlez trop. Vous avez parlé toute la journée. Vous nous avez rabattu les oreilles toute la journée.

Une voix: Vous disiez il y a un instant que nous étions trop silencieux.

Le président: A l'ordre.

M. Siddon: Eh bien, dites quelque chose et nous verrons si vous êtes toujours en vie de l'autre côté.

Amendement rejeté.

Le président: Monsieur Cook.

M. Cook: J'aimerais maintenant passer à l'article 5 à la page 12, qui porte en fait sur la même philosophie. J'aimerais cependant dire que selon moi, M. Sinclair est un homme d'honneur, un homme sage et de bonne compagnie. Je pense également qu'il appelle les choses par leur nom. Malheureusement, lorsque je lis les articles dont il est question, je pense qu'ils atténuent un peu la portée de ses paroles.

Ceci étant dit, sauf tout le respect que je vous dois, monsieur Sinclair, je pense que nos opinions sont différentes car nous ne voyons pas la même chose dans ce projet de loi. Je trouve que les pouvoirs réels conférés par le projet de loi sont trop grands.

Ceci étant dit, je propose que le projet de loi C-92 soit modifié à l'article 5 de la page 12 par substitution aux lignes 36 à 40 de ce qui suit . . .

Le président: L'amendement est-il considéré comme lu?

Des voix: D'accord.

M. Cook: Il découlerait de l'amendement que la société ferait des recommandations au lieu d'ordonner. Les paragraphes (2) et (3) permettent d'assurer une certaine justice. La Société canadienne des ports n'est pas la seule à pouvoir interpréter l'intérêt national. Nous sommes à 4,000 milles de Vancouver et j'imagine que la société de port locale de Vancouver aura à l'occasion une opinion différente des intérêts canadiens; il faut donc qu'elle ait son mot à dire à ce sujet, au lieu de se voir imposer une opinion qui n'est pas la sienne. C'est là le but de l'amendement.

Le président: Merci, monsieur Cook. Monsieur Siddon.

[Texte]

Mr. Siddon: At an earlier stage, I guess it was back on Monday evening or Tuesday, when dealing with the clause granting ministerial powers, on page 4, we were given assurance that it would be envisaged that these powers would be exercised very rarely, where the minister would by order in council direct that a local port corporation or the Canada Ports Corporation pursue certain goals which were in the national interest, and that this authority exercised, where the minister would order that the corporation shall comply with any such directions, would be something that would be used very infrequently. I believe that was Mr. Sinclair's statement.

I would like Mr. Sinclair to comment on the extent to which the powers are granted under the present amending Section 6.6 of the National Harbours Board Act. In a practical operational sense, how often would he see the corporation overbearing upon the local port corporation? We have been told that the minister would not intervene except on very rare occasions. How frequently would the corporation intervene? He has been responsible in the senior levels of the administration of the National Harbours Board for several years, many years now. So he has a working experience here. How frequently would the corporation want to give directions to the local port corporation, as provided for in this section?

• 1755

The Chairman: Mr. Sinclair.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, that would be an impossible question to answer because I do not know who would be on the board of the Canada Ports Corporation, and what Mr. Siddon is asking me to do is interpret what the minds would be of the board of directors, including the chairmen of the local port corporations who are on that board. I just would not be in any position to state what in fact they would do.

The Chairman: Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, I am a little astounded for the first time in this process with the administrator's response. The question was a fairly straightforward one, as I interpreted it. How often in the past under the National Harbours Board Act, which implies virtually the same authorities, has there been direction from the National Harbours Board to some of their ports? Is there a pattern of history on which we might base some judgment with respect to this, not just one clause but series of clauses? My own inclination with respect to direct and recommend is quite clear, and I have made that clear since the outset of this. I respect the necessity of a universal approach to our ports until such time as we mature sufficiently enough to in fact change the stated objectives of Mr. Cook, and implied in all of his amendments.

I think that is just a matter of time, but surely, Mr. Chairman, the administrator can give us some indication as to, even numerically, how frequently there has been an intervention from wherever it came because it is authority that... if I understand Mr. Siddon's question, how frequently does the authority intervene? Is it regularly? Is it infrequently? Is

[Traduction]

M. Siddon: Plus tôt, je pense que c'était lundi soir ou mardi, lorsque nous étudions l'article conférant des pouvoirs au ministre, à la page 4, on nous a assuré que ces pouvoirs seraient rarement utilisés, il s'agit des pouvoirs permettant au ministre de donner par arrêté à la société les directives qu'il juge nécessaires à la réalisation de l'objectif de la politique nationale; on nous a dit que ce pouvoir ministériel d'ordonner aux sociétés locales de se conformer à ces directives serait utilisé très rarement. Je crois que c'est ce que disait M. Sinclair.

J'aimerais que M. Sinclair nous explique dans quelle mesure ces pouvoirs sont prévus par la modification envisagée pour l'article 6.6 de la Loi sur le Conseil des ports nationaux. Dans la pratique, à quelle fréquence pense-t-il que la société nationale enlèvera les rênes à la société de port locale? On nous a dit que le ministre n'interviendrait que très rarement. À quelle fréquence la société nationale interviendra-t-elle? Cela fait maintenant de nombreuses années qu'il occupe de hautes fonctions au sein de l'administration du Conseil des ports nationaux. Il a donc une expérience pratique. Cet article permet à la société de donner des directives à une société de port locale. Quelle est l'éventualité de son utilisation?

Le président: Monsieur Sinclair.

M. Sinclair: Monsieur le président, il m'est impossible de répondre car je ne sais qui siégera au conseil d'administration de la société Canadienne des ports, et M. Siddon me demande d'anticiper les actions du conseil d'administration, y compris celles des présidents des sociétés de ports locales siégeant au sein de ce conseil. Il m'est tout simplement impossible d'anticiper leurs actions.

Le président: Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Monsieur le président, pour la première fois, la réponse de l'administrateur me surprend un peu. Si je l'ai bien comprise, cette question est très directe. Combien de fois dans le passé en vertu de la Loi sur le Conseil des ports nationaux, qui conférerait pratiquement les mêmes pouvoirs, le Conseil des ports nationaux a-t-il donné des directives à certains ports relevant de son autorité? Existe-t-il des données historiques sur lesquelles fonder notre jugement, et il ne s'agit pas simplement d'un seul article mais de toute une série d'articles? Mon propre sentiment quant à ces pouvoirs de directives et de recommandations est très clair, et j'ai été très clair à ce sujet depuis le début. Je respecte la nécessité d'une approche universelle pour nos ports jusqu'à ce que nous ayons suffisamment de maturité pour modifier les objectifs déclarés de M. Cook qui sont reflétés dans tous ses amendements.

Je crois que c'est une simple question de temps, mais, monsieur le président, l'administrateur peut nous donner une idée, même numérique, de la fréquence d'interventions du conseil... si j'ai bien compris la question de M. Siddon, combien de fois le conseil intervient-il? Intervient-il de manière régulière? Irrégulière? Combien de fois par an? Une

[Text]

it . . . what is it? Is it once a year, 10 times a year, twice a day? Do they intervene with, for example, the day-to-day operations of the senior executive officer under the National Harbours Board Act responsible for the operation of the principal ports of Canada, which are within the jurisdiction of the present National Harbours Board Act? How frequently . . . and we can ask, and God knows it is not necessarily reasonable, let alone rational. I might ask how often there has been ministerial intervention in each of the principal ports of Canada in the last 10 years and for what reason and with what consequence and result? I am not implying. I am just saying that the basis of it, from my observation of the operations of the Port of Halifax, it is not a reasonable question to ask.

So I do not ask that. But I think that the general observation, surely from your vantage point or from his vantage point, Mr. Chairman, Mr. Siddon's question is reasonable. I do not think we are casting into the future. Of course it is not established. Of course you cannot look into the minds of something that at this point in time is non-existent. But surely you can give us some indication of whether or not this is not a clause that might not be abused, on the basis of history.

The Chairman: Mr. Sinclair.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, first of all, I think I should have to start off by saying that everyone recognizes that the National Harbours Board legislation is a very centralist piece of legislation, but if the question contains the word "intervene", then I would suggest that even under the present circumstances intervention is extremely rare. I cannot off the top of my head quote the exact number of times I would characterize something as being an intervention, but certainly during my period as marine administrator I do not think I can think of more than three or four instances where there would be something under what I would describe as intervention by the National Harbours Board and what could be described as an interventionist action.

• 1800

The Chairman: Thank you. Mr. Siddon.

Mr. Siddon: Mr. Chairman, I have not raised this to be adversarial. I note that when we discussed Clause 2 at page 4, the marine administrator did respond and give us an indication of the anticipated frequency of ministerial intervention. I just wondered under what kinds of circumstances, based on his experience, such intervention might occur, and how frequently. He then said in this case, well, it would depend on what board was appointed. But in the case of the minister, he had no difficulty in saying it would be very infrequent indeed. So I thought perhaps he could give us, from experience, similar reflection in that case.

I would just like to know in what types of situations this sort of intervention would occur. And make no mistake about it, proposed section 6.6 does spell out intervention. It says:

[Translation]

fois par an, dix fois par an, deux fois par jour? Le conseil intervient-il, par exemple, au niveau des opérations quotidiennes du responsable du fonctionnement des principaux ports canadiens qui sont régis par la loi actuelle sur le Conseil des ports nationaux? Combien de fois . . . et Dieu sait que ces interventions ne sont pas toujours raisonnables ou rationnelles. Je pourrais demander combien de fois il y a eu intervention ministérielle à l'encontre de chacun des principaux ports canadiens au cours des dix dernières années, pour quelles raisons et avec quels résultats? Je ne fais pas de sous-entendu. Je dis simplement que sur la base de ma propre observation des opérations du port d'Halifax, ce n'est pas une question raisonnable à poser.

Donc je ne la pose pas. Cependant, d'un point de vue général, compte tenu de votre position ou de sa position, monsieur le président, la question de M. Siddon est raisonnable. Nous ne vous demandons pas de faire des plans sur la comète. Il est certain que vous ne pouvez anticiper les réactions d'un conseil d'administration qui n'existe pas encore. Cependant, vous devez pouvoir nous indiquer si oui ou non, selon votre expérience, il est possible que cet article fasse l'objet d'abus.

Le président: Monsieur Sinclair.

M. Sinclair: Monsieur le président, tout d'abord, je devrais commencer par dire que tout le monde reconnaît que la Loi sur le conseil des ports nationaux est une mesure législative très centralisatrice, mais si la question contient le terme «intervention», je dirais que même dans les circonstances actuelles, les cas d'intervention sont extrêmement rares. Je ne pourrais vous citer de mémoire le nombre exact de fois où il y a eu ce que je pourrais appeler des interventions, mais pendant la période où j'ai été administrateur du secteur maritime, je ne pense pas qu'il y ait eu plus de trois ou quatre cas correspondant à ce que je pourrais interpréter comme une intervention du Conseil des ports nationaux, à ce qu'on pourrait considérer comme de l'interventionnisme de sa part.

Le président: Merci. M. Siddon.

M. Siddon: Monsieur le président, je n'ai pas posé cette question dans un but de confrontation. Lorsque nous avons discuté de l'article 2 à la page 4, l'administrateur du secteur maritime nous a répondu et nous a donné une indication de la fréquence anticipée des interventions ministérielles. Je lui ai simplement demandé dans quel genre de circonstances, en fonction de son expérience, de telles interventions étaient susceptibles de survenir, et combien de fois. Il m'a répondu que dans ce cas, cela dépendrait de la composition du conseil. Cependant, pour ce qui est du ministre, il n'a eu aucun mal à me dire que ce serait très rare. J'ai donc pensé qu'il pourrait nous donner une indication similaire dans ce cas, fondée sur son expérience.

Je voudrais simplement savoir dans quel genre de circonstances, ce genre d'intervention pourrait arriver. Et, ne vous y

[Texte]

The Corporation may give directions . . . and the local port corporation shall comply . . .

Now, that is intervention; by any other word, it is still intervention.

So I hope I have made my question clear. I am merely looking for some confirmation that this would occur on a very infrequent basis and that a high degree of local autonomy could be achieved with or without Mr. Cook's amendment.

The Chairman: Mr. Sinclair.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, I think I could be prepared to step out on a limb and give Mr. Siddon that kind of assurance, based on the calibre of people I have seen on the port authorities across the country and the kind of responsible actions they have taken. Presumably we will still have the same calibre of people on the local boards. That being the case, I cannot anticipate them ever placing themselves in the position of subverting or going against the objectives of the national ports policy. So in occasions of that, I would say it would be extremely rare if in the opinion of the corporation there was something additional to be done to achieve the objective of the national ports policy. That also would be a very rare circumstance, but it might occur from time to time.

Are you asking me to put a numerical projection on it?

Mr. Siddon: Being an engineer, I like to think in terms of specifics, Mr. Chairman. I would just like to test this one, for example. What if the Ridley Island Terminal operators decided to lease out space, or any other group associated with the Prince Rupert Port decided to lease out space, at a 30 per cent lower rate than the Port of Vancouver—if their local board made that conscious decision—would that be a case for intervention?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, I would have to ask Mr. Siddon whether he would consider that to be predatory pricing.

Mr. Siddon: I am asking the questions, Mr. Chairman.

Mr. Deniger: That is not meant, though, as the answer, because the objectives are set out in Clause 2, and you can only intervene if you do not follow the objectives of the proposed act. If the objective of the act is to be "an effective instrument of support for the achievement of Canadian" . . .

Mr. Siddon: That would be a predatory practice.

Mr. Deniger: If it is predatory; well, if it is.

Mr. Siddon: I just want that confirmation. That would be a legitimate case for intervention.

Mr. Deniger: No. Only if it is predatory pricing. Then you would have to look into it.

Mr. Siddon: He asked me if it was predatory pricing.

[Traduction]

trompez pas, le projet d'article 6.6 parle bel et bien d'intervention:

La société peut donner . . . des directives . . . une société de port locale doit se conformer . . .

Il s'agit bel et bien d'intervention, même si on ne le dit pas.

Ma question n'est donc pas ambiguë. Je cherche simplement à me faire confirmer que ces interventions seront très rares et qu'il y aura un degré élevé d'autonomie locale avec ou sans l'amendement de M. Cook.

Le président: M. Sinclair.

M. Sinclair: Monsieur le président, je pense pouvoir prendre le risque de donner cette assurance à M. Siddon, connaissant la valeur des administrateurs portuaires de ce pays et le genre d'action responsable qu'ils prennent. Nous pouvons présumer que les membres des conseils locaux seront toujours de même valeur. Je ne peux donc imaginer qu'ils aient délibérément à l'encontre des objectifs de la politique des ports nationaux. Il devrait donc être extrêmement rare que la société estime devoir intervenir pour réaliser certains objectifs de la politique des ports nationaux. Ce genre de circonstances serait très rare mais cependant imaginable.

Voulez-vous que je cite un chiffre?

M. Siddon: Étant ingénieur, j'aime penser en termes précis, monsieur le président. Je vais vous donner un exemple. Si les responsables du terminal de l'île Ridley décidaient de donner à bail un espace, ou si un autre groupe associé au port de Prince Rupert décidait de donner à bail un espace à un tarif de 30 p. 100 inférieur à celui demandé par le port de Vancouver—si la société locale prenait sciemment cette décision—cela justifie-t-il une intervention?

M. Sinclair: Monsieur le président, M. Siddon considère-t-il cela comme une pratique commerciale déloyale?

M. Siddon: C'est moi qui pose les questions, monsieur le président.

M. Deniger: Les objectifs prévus à l'article 2 sont très clairs, il ne peut y avoir intervention que si les objectifs du projet de loi ne sont pas respectés. L'objectif de la loi est la création d'un système portuaire «qui contribue efficacement à la réalisation des objectifs du commerce international canadien . . . ».

M. Siddon: Ce serait une pratique commerciale déloyale.

M. Deniger: Si tel est le cas, d'accord.

M. Siddon: Je veux simplement avoir une confirmation. Ce serait un cas légitime d'intervention.

M. Deniger: Non. Seulement s'il s'agit d'une pratique commerciale déloyale. Dans ce cas, il y aurait lieu à enquête.

M. Siddon: Il m'a demandé si je considérais cela comme une pratique commerciale déloyale.

[Text]

Mr. Deniger: Is it?

Mr. Forrestall: I think reference to people who are on the old age pension and baby bonus at the same time is unreasonable.

Amendment negatived.

The Chairman: I had hoped to complete Clause 5.

Mr. Flis: A point of order, Mr. Chairman. There is one more amendment that Mr. Cook has for Clause 5 and that would take care of it if he is prepared to call for the question without discussion.

The Chairman: Do you want to complete Clause 5? It is up to the committee.

An hon. Member: We would love to.

Mr. Flis: The philosophical arguments are the same.

Mr. Siddon: They are not. It is another matter. It has to do with clearing up the language that Mr. Sinclair agreed was ambiguous.

Mr. Forrestall: Let us clear it up, then.

The Chairman: All right. Mr. Cook.

• 1805

Mr. Siddon: It is going to take 10 minutes.

The Chairman: It depends on how clear the explanations are. Mr. Cook.

Mr. Cook: I move that Bill C-92 be amended at page 13 by adding immediately after line 24 the following new subsection:

6.8(2) On the petition of a local port corporation, through its regional advisory council, the Minister shall, after consultation with the Canada Ports Corporation, direct a local port corporation to wind up its affairs and will, by order, dissolve any local port corporation to which he has given direction under this subsection and, on the day that the order takes effect, the port at which a local port corporation was established becomes a harbour Commission port.

This makes clear the language that would allow a local port corporation to transfer to harbour commission status. At present such a transfer is at the sole discretion of the minister. This amendment would allow a local port corporation to effect such a transfer if it is so desired. At present Bill C-92 allows only the minister to decide what is in the best interest of a local port corporation.

The Chairman: I wonder if I might put a question or two on that one for clarification.

It would I think, Mr. Cook, be a clarification of language if you had not changed the very end of it to become a non-corporate port to become a harbour commission port, because I am wondering what would happen in the situation where a port

[Translation]

M. Deniger: Est-ce bien le cas?

M. Forrestall: Faire la comparaison entre ceux qui touchent une pension de retraite et ceux qui touchent des allocations familiales n'est pas raisonnable.

L'amendement est rejeté.

Le président: J'avais espéré que nous en terminerions avec l'article 5.

M. Flis: J'invoque le règlement, monsieur le président. M. Cook a un autre amendement à proposer à l'article 5 et nous pourrions en finir s'il est disposé à le mettre aux voix sans discussion.

Le président: Voulez-vous en terminer avec l'article 5? C'est à vous de décider.

Une voix: Cela nous ferait un immense plaisir.

M. Flis: Les arguments philosophiques sont les mêmes.

M. Siddon: Non. C'est une autre question. Il s'agit de la terminologie dont M. Sinclair a reconnu qu'elle était ambiguë.

M. Forrestall: Allons-y.

Le président: Très bien. M. Cook.

M. Siddon: Cela prendra dix minutes.

Le président: Cela dépendra de la clarté des explications. Monsieur Cook.

M. Cook: Je propose que le bill C-92 soit amendé à la page 13 en ajoutant immédiatement après la ligne 23, le nouveau paragraphe suivant:

6.8(2) Sur réception de la demande d'une société de port locale, par l'intermédiaire de son conseil consultatif régional, le ministre, après consultation avec la Société canadienne des ports, ordonnera à une société de port locale de mettre fin à ses activités et, par ordonnance, dissoudra toute société de port locale à laquelle il aura donné des directives en vertu de ce paragraphe et, à la date d'exécution de ladite ordonnance, le port pour lequel une société de port locale avait été établie deviendra un port de la Commission de port.

Cela rend plus claire la formulation permettant à une société de port locale de se convertir en commission de port. A l'heure actuelle un tel changement de statut relève des pouvoirs discrétionnaires du ministre. Cet amendement permettrait à une société de port locale de procéder à un tel changement de statut. A l'heure actuelle, dans le bill C-92, seul le ministre peut décider de ce qui peut servir au mieux les intérêts d'une société de port locale.

Le président: Avec votre permission, j'aimerais vous demander deux précisions.

Je pense, monsieur Cook, que les choses seraient plus claires si vous parliez d'un port non constitué en société plutôt que d'un port de la Commission de port, car je me demande ce qui se passerait dans le cas d'un port ayant été constitué en société

[Texte]

that may have been a corporate port but for some reason became unprofitable, or a frequently used port, which did not any longer require the status of a corporation, wanted to become a non-corporate port; would this clause not force it to become a commission port?

Mr. Cook: No, it does not force it to because the local port corporation makes that decision.

The Chairman: No, but all I am asking is it states clearly "becomes a harbour commission port," rather than a non-corporate port.

Mr. Cook: I think you will find in 6.8, as it is already stated, that it gives two alternatives there.

The Chairman: No.

Mr. Cook: The order takes effect . . .

The Chairman: It becomes a non-corporate port. That is my problem with that. But I will get Mr. Sinclair to comment on it.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, with respect to that, I think the government has an amendment to offer because I think, if I understand correctly, Mr. Cook is attempting to clean up the confusion with respect to a transference from a local port corporation to a harbour commission status. As I said, the government has an amendment on this; the establishment of a harbour commission really should be dealt with, and is dealt with, under the Harbour Commissions Act.

The Chairman: Right.

Mr. Sinclair: I do not know whether you have to take both amendments at the same time, or how you would proceed, but . . .

The Chairman: Mr. Siddon.

Mr. Siddon: I would suggest, Mr. Chairman, if Mr. Cook is agreeable, that this amendment be re-introduced at the corporate section where we deal with amendments to the Harbour Commissions Act. Because I think the general intent is to allow a clear and orderly transition from being a local port corporation to harbour commission, and if there is a government amendment which will facilitate that in a more obvious way than the present wording of the legislation then it should probably be considered at that time.

To comment on your remark, Mr. Chairman, I do not see any provision for a local port corporation to revert to a non-incorporated port, unless it was just to disband entirely. The reference to non-incorporated ports has to do with the transitional period before they become local port corporations, as I understood it—that is, former National Harbours Board facilities. I do not know what the status of a non-incorporated port would be if it opted out of this legislation, who would own the property and who would operate it?

The Chairman: Transport Canada. There are non-corporate ports now that will not become corporate ports under this

[Traduction]

mais qui pour certaines raisons ne soit plus rentable, ou dans le cas d'un port fréquemment utilisé qui n'ait plus besoin du statut de société. Cet article ne l'obligerait-il pas à devenir un port de la Commission de port?

M. Cook: Non, cela ne l'y oblige pas car c'est la société de port locale qui prend cette décision.

Le président: Non, je vous demande simplement pourquoi vous dites: «deviendra un port de la Commission de port», plutôt qu'un port non constitué en société.

M. Cook: L'article 6.8 offre déjà deux options.

Le président: Non.

M. Cook: L'arrêté entre en vigueur . . .

Le président: Il devient un port non constitué. C'est cette question qui me préoccupe. Je vais demander à M. Sinclair ce qu'il en pense.

M. Sinclair: Monsieur le président, je crois que le gouvernement veut présenter un amendement, car si j'ai bien compris, M. Cook veut lever toute ambiguïté dans le cas du passage de statut de société de port locale au statut de commission de port. Comme je l'ai déjà dit, le gouvernement a l'intention de proposer un amendement; l'établissement d'une commission de port devrait être régi, et il est régi par la Loi sur les commissions de port.

Le président: Très bien.

M. Sinclair: Je ne sais si vous devez mettre en délibération les deux amendements simultanément ou comment vous procédez, mais . . .

Le président: Monsieur Siddon.

M. Siddon: Monsieur le président, si cela convient à M. Cook, je proposerais que cet amendement soit proposé en même temps que les amendements à la Loi sur les commissions de port. Je crois que l'intention générale est de permettre une transition claire et ordonnée du statut de société de port locale à celui de commission de port, et si un amendement du gouvernement doit faciliter cette opération grâce à un texte plus clair que le texte actuel, il serait préférable de l'étudier à ce moment-là.

Pour revenir à vos remarques, monsieur le président, je ne vois pas de disposition permettant à une société de port locale de redevenir un port non constitué, à moins qu'il y ait dissolution totale. La référence aux ports non constitués porte sur la période de transition avant qu'ils ne deviennent des sociétés de port locales, si j'ai bien compris, c'est-à-dire, ce qu'on appelait auparavant des installations du Conseil des ports nationaux. Je ne sais ce que serait le statut d'un port non constitué s'il décidait de ne plus relever de cette mesure législative, qui en serait le propriétaire et qui serait responsable de son fonctionnement?

Le président: Transport Canada. Il existe actuellement des ports non constitués qui deviendront des ports constitués en

[Text]

legislation, as I understand it, Mr. Siddon. Small ports, like ones in my own area, are managed by Transport Canada.

• 1810

Mr. Cook: Mr. Chairman, I am perfectly prepared to leave this aside and bring it in at the proper time when we are dealing with the other act.

The Chairman: I have no . . . Shall we carry Clause 5?

Clause 5 agreed to on division.

The Chairman: I understood that there was unanimous consent for Mr. Cook to withdraw his amendment.

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Okay, just to have it on the record.

We will meet again tomorrow morning at 9.30. The meeting is adjourned. Thank you very much, gentlemen.

[Translation]

vertu de cette loi, si je comprends bien, monsieur Siddon. Les petits ports, comme ceux de ma propre région, sont administrés par Transport Canada.

M. Cook: Monsieur le président, je suis parfaitement disposé à laisser cette question de côté et à y revenir en temps utile lorsque nous traiterons de l'autre loi.

Le président: Je n'ai pas . . . l'article 5 est-il adopté?

L'article 5 est adopté à la majorité.

Le président: J'ai cru comprendre que M. Cook avait votre consentement unanime pour retirer son amendement.

Des voix: D'accord.

Le président: Simple détail pour le compte rendu.

Nous nous réunirons de nouveau demain matin à 9h30. La séance est levée. Je vous remercie, messieurs.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Printing Office,
Supply and Services Canada,
45 Sacré-Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Imprimerie du gouvernement canadien,
Approvisionnement et Services Canada,
45, boulevard Sacré-Coeur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

WITNESSES—TÉMOINS

From the Department of Transport:

Mr. Gordon M. Sinclair, Administrator, Canadian Marine
Transportation Administration;

Mr. Denis Lefebvre, General Counsel;

Mr. Dave A. Watt, Director, Ports Policy Implementation.

Du ministère des Transports:

M. Gordon M. Sinclair, administrateur, Administration
canadienne du transport maritime;

M. Denis Lefebvre, avocat général;

M. Dave A. Watt, directeur, Mise en oeuvre de la politique
portuaire.

HOUSE OF COMMONS

CHAMBRE DES COMMUNES

Issue No. 76

Fascicule n° 76

Thursday, July 8, 1982

Le jeudi 8 juillet 1982

Chairman: Mr. Maurice A. Dionne

Président: M. Maurice A. Dionne

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des*

Transport

Transports

RESPECTING:

CONCERNANT:

Bill C-92, An Act to amend the National Harbours Board Act, the Government Harbours and Piers Act, the Harbour Commissions Act, the Canada Shipping Act and the Fishing and Recreational Harbours Act

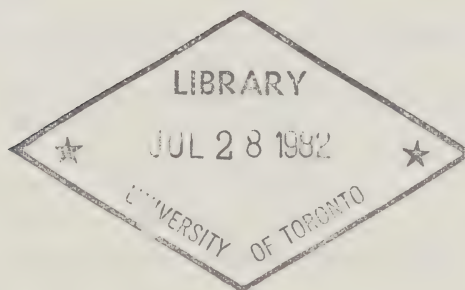
Bill C-92, Loi modifiant la Loi sur le Conseil des ports nationaux, la Loi sur les ports et jetées de l'État, la Loi sur les Commissions de port, la Loi sur la marine marchande et la Loi sur les ports de pêche et plaisance

WITNESSES:

TÉMOINS:

(See back cover)

(Voir à l'endos)



First Session of the
Thirty-second Parliament, 1980-81-82

Première session de la
trente-deuxième législature, 1980-1981-1982

STANDING COMMITTEE ON
TRANSPORT

Chairman: Mr. Maurice A. Dionne

Vice-Chairman: Mr. Pierre Deniger

Bockstael
Campbell (*LaSalle*)
Cook
Corbin
Demers

Flis
Forrestall
Fraser
Fulton
Kelly

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: M. Maurice A. Dionne

Vice-président: M. Pierre Deniger

Messrs. — Messieurs

MacBain
Mazankowski
McCain
McDermid

McRae
Mitchell (M^{me})
Siddon
Turner—(20)

(Quorum 11)

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 65(4)(b)

On Thursday, July 8, 1982:

Mr. Campbell (*LaSalle*) replaced Mr. Laniel;
Mr. MacLaren replaced Mr. Frith;
Mr. Harquail replaced Mr. Bloomfield;
Mr. Dubois replaced Mr. MacLaren;
Mr. Bachand replaced Mr. MacBain;
Mr. Foster replaced Mr. Gimaïel;
Mr. MacBain replaced Mr. Harquail;
Mr. Demers replaced Mr. Bachand;
Mr. Kelly replaced Mr. Foster;
Mr. McRae replaced Mr. Dubois.

Conformément à l'article 65(4)b) du Règlement

Le jeudi 8 juillet 1982:

M. Campbell (*LaSalle*) remplace M. Laniel;
M. MacLaren remplace M. Frith;
M. Harquail remplace M. Bloomfield;
M. Dubois remplace M. MacLaren;
M. Bachand remplace M. MacBain;
M. Foster remplace M. Gimaïel;
M. MacBain remplace M. Harquail;
M. Demers remplace M. Bachand;
M. Kelly remplace M. Foster;
M. McRae remplace M. Dubois.

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, JULY 8, 1982

(118)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 9:52 o'clock a.m. this day, the Chairman, Mr. Dionne (*Northumberland—Miramichi*) presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Bachand, Bockstael, Campbell (*LaSalle*), Cook, Corbin, Deniger, Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Dubois, Flis, Forrestall, Foster, MacBain, MacLaren, Mazankowski, McCain, Mrs. Mitchell, Messrs. Siddon and Turner.

Witness: From the Department of Transport: Mr. Gordon M. Sinclair, Administrator, Canadian Marine Transportation Administration.

The Committee resumed consideration of Bill C-92, An Act to amend the National Harbours Board Act, the Government Harbours and Piers Act, the Harbour Commissions Act, the Canada Shipping Act and the Fishing and Recreational Harbours Act.

By unanimous consent, the Committee reverted to Clause 6.

Mr. Cook moved,—That Clause 6 be amended by adding after line 42 on page 13, the following:

“(4) No order altering the boundaries of a local port corporation shall be issued until the council of each municipality that would be affected thereby has been consulted.”

After debate thereon, the question being put on the amendment, it was, by a show of hands, agreed to: Yeas: 5; Nays: 0.

And the question being put on Clause 6, as amended, it was carried.

By unanimous consent, the Committee reverted to Clause 7.

Mr. Siddon moved,—That Clause 7, be amended by deleting line 4 on page 14 and substituting the following therefor:

“Canada, excluding a harbour for which a harbour Commission has been established, or”

After debate thereon, the question being put on the amendment, it was, by a show of hands, negatived: Yeas: 4; Nays: 7.

And the question being put on Clause 7, it was carried.

By unanimous consent, the Committee reverted to Clause 10.

By unanimous consent, the Committee resumed consideration of the amendment of Mr. Flis,—That Clause 13 be amended by adding, immediately after line 2 on page 16, the following:

“(h.1) the prescribing of the form of documents required in the event of loans, by or to the Corporation, of money to or by a local port corporation and the terms of those loans and, in particular, providing for the determination of the interest payable on, and the maximum periods of, those loans;”

PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 8 JUILLET 1982

(118)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 9h52 sous la présidence de M. Dionne (*Northumberland—Miramichi*) (président).

Membres du Comité présents: MM. Bachand, Bockstael, Campbell (*LaSalle*), Cook, Corbin, Deniger, Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Dubois, Flis, Forrestall, Foster, MacBain, MacLaren, Mazankowski, McCain, M^{me} Mitchell, MM. Siddon et Turner.

Témoin: Du ministère des Transports: M. Gordon M. Sinclair, administrateur, Administration canadienne du transport maritime.

Le Comité reprend l'étude du Bill C-92, Loi modifiant la Loi sur le Conseil des ports nationaux, la Loi sur les ports et jetées de l'État, la Loi sur les commissions de ports, la Loi sur la marine marchande et la Loi sur les ports de pêche et plaisance.

Du consentement unanime, le Comité revient à l'étude de l'article 6.

M. Cook propose,—Que l'article 6 soit modifié en ajoutant après la ligne 40, page 13, ce qui suit:

«(4) Aucun décret modifiant les limites d'une société de ports locale ne doit être émis jusqu'à ce que le conseil de chaque municipalité qui en serait affecté ait été consulté.»

Après débat, l'amendement, mis aux voix, est adopté par un vote à mains levées par 5 voix contre 0.

L'article 6 modifié, mis aux voix, est adopté.

Du consentement unanime, le Comité revient à l'étude de l'article 7.

M. Siddon propose,—Que l'article 7 soit modifié en remplaçant les lignes 2 et 3, page 14, par ce qui suit:

«biens du Canada, sauf un port pour lequel une commission de ports a été constituée, ou»

Après débat, l'amendement, mis aux voix, est rejeté par un vote à mains levées par 7 voix contre 4.

L'article 7, mis aux voix, est adopté.

Du consentement unanime, le Comité revient à l'étude de l'article 10.

Du consentement unanime, le Comité reprend l'étude de l'amendement de M. Flis,—Que l'article 13 soit modifié par insertion, après la ligne 2, page 16, de ce qui suit:

«(h.1) la détermination des modalités des emprunts qu'elle fait auprès d'une société de port locale ou des prêts qu'elle lui consent, notamment l'intérêt afférent à ces emprunts ou à ces prêts, leur durée maximale, ainsi que la forme du document qui les constate;»

Mr. Cook moved,—That the amendment be amended by deleting the words "... providing for the determination of the interest payable on, and the maximum periods of, those loans;" and substituting the following therefor:

"... providing for the market rate of interest on, and the maximum periods of those loans."

After debate thereon, the question being put on the amendment to the amendment, it was, by a show of hands, negatived: Yeas: 5; Nays: 7.

And the question being put on Clause 10, as amended, it was carried.

By unanimous consent, the Committee reverted to Clause 13.

By unanimous consent, the amendment of Mr. Flis to Clause 13, deleting lines 8 to 13 and substituting 32.(1), (2), (3), (4), (5) and (6), on page 20, which was adopted by the Committee at its meeting of July 6, 1982, reads as follows:

"32.(1) The accounts and financial transactions of the Corporation shall be examined annually by an auditor to be appointed by the Governor in Council, on the recommendation of the Minister after consultation with the Board, and the auditor so appointed shall be paid by the Corporation.

(2) The Auditor General is eligible to be appointed auditor or joint auditor of the accounts and financial transactions of the Corporation.

(3) The auditor is entitled to have access at all convenient times to all books, accounts, records and documents of the Corporation and is entitled to require from the directors and officers of the Corporation such information and explanations as he deems necessary.

(4) The Corporation shall prepare or cause to be prepared in respect of each year financial statements of the Corporation in accordance with the practices recommended by the Canadian Institute of Chartered Accountants.

(5) The auditor appointed under subsection (1) shall audit annually the financial statements referred to in subsection (4) and, in connection therewith, after due examination of the accounts and financial transactions of the Corporation, shall report concurrently to the Minister and the Board whether, in his option,

(a) the corporation has kept proper books of account; and

(b) the financial statements of the Corporation are in agreement with the books of account and were prepared on a basis consistent with that of the preceding year and present fairly the financial position of the Corporation and the results of its operations,

and the auditor shall call attention to any other matters falling within the scope of his examination that in his opinion should be brought to the attention of the Minister.

(6) The Corporation shall, as soon as possible, but in any case within four months after the termination of each calendar year, submit to the Minister an annual report in such form as he may prescribe relating to the activities of

M. Cook propose,—Que l'amendement soit modifié en supprimant les mots «notamment l'intérêt afférent à ces emprunts ou à ces prêts, leur durée maximale;» et les remplaçant par ce qui suit:

«notamment le taux d'intérêt du marché, et les périodes maximales de ces prêts.»

Après débat, l'amendement, mis aux voix, est rejeté par un vote à mains levées par 7 voix contre 5.

L'article 10 modifié est adopté par vote partagé.

Du consentement unanime, le Comité revient à l'étude de l'article 13.

Du consentement unanime, l'amendement de M. Flis à l'article 13, remplaçant les lignes 7 à 12, par les paragraphes 32.(1), (2), (3), (4), (5) et (6), qui fut adopté par le Comité lors de sa séance du 6 juillet 1982, et qui se lit comme suit:

«32.(1) Les comptes et opérations financières de la Société doivent être examinés chaque année par un vérificateur nommé par le gouverneur en conseil, sur recommandation du Ministre, après consultation du conseil. Le vérificateur ainsi nommé reçoit les honoraires que lui verse la Société.

(2) Le vérificateur général peut être nommé vérificateur ou covérificateur des comptes et opérations financières de la Société.

(3) Le vérificateur peut, à tout moment raisonnable, consulter les livres, comptes, dossiers et documents de la Société et réclamer de ses administrateurs et employés les renseignements et explications qu'il juge nécessaires.

(4) La Société doit établir ou faire établir, pour chaque année, conformément aux recommandations de l'Institut canadien des comptables agréés, ses états financiers.

(5) Le vérificateur nommé conformément au paragraphe (1) doit, chaque année, vérifier les états financiers visés au paragraphe (4) et, relativement à ces états, après examen des comptes et des opérations financières de la Société, il doit présenter, tant au Ministre qu'au conseil, un rapport dans lequel il précise si, à son avis,

a) la société a tenu les livres de comptabilité

b) les états financiers de la Société sont conformes aux livres de comptabilité, ont été établis selon une méthode compatible avec celle de l'année précédente et reflètent fidèlement la situation financière de la Société et les résultats de ses opérations.

Dans le cadre de son examen, il doit signaler toute autre situation qui, à son avis, doit être portée à l'attention du Ministre.

(6) Aussitôt que possible, mais dans un délai de quatre mois après l'expiration de chaque année civile, la Société doit soumettre au Ministre un rapport sur ses activités pendant l'année en question, y compris les états financiers

the Corporation for the year and including the financial statements of the Corporation in respect of the year, the auditor's report thereon and the reports submitted under subsection 31(6) of Schedule I in respect of the year, and the Minister shall lay the report before Parliament."

was rescinded.

On motion of Mr. Flis, it was agreed,—That Clause 13 be amended by striking out lines 8 to 13 on page 20 and substituting the following therefor:

"32.(1) The accounts and financial transactions of the Corporation shall be examined annually by an auditor to be appointed by the Governor in Council, on the recommendation of the Minister after consultation with the Board, and the auditor so appointed shall be paid by the Corporation.

(2) The Auditor General is eligible to be appointed auditor or joint auditor of the accounts and financial transactions of the Corporation.

(3) The auditor is entitled to have access at all convenient times to all books, accounts, records and documents of the Corporation and is entitled to require from the directors and officers of the Corporation such information and explanations as he deems necessary.

(4) The Corporation shall prepare or cause to be prepared in respect of each year financial statements of the Corporation in accordance with the practices recommended by the Canadian Institute of Chartered Accountants.

(5) The auditor appointed under subsection (1) shall audit annually the financial statements referred to in subsection (4) and, in connection therewith, after due examination of the accounts and financial transactions of the Corporation, shall report concurrently to the Minister and the Board whether, in his option,

(a) the corporation has kept proper books of account; and

(b) the financial statements of the Corporation are in agreement with the books of account and were prepared on a basis consistent with that of the preceding year and present fairly the financial position of the Corporation and the results of its operations,

and the auditor shall call attention to any other matters falling within the scope of his examination that in his opinion should be brought to the attention of the Minister.

(6) The Corporation shall, as soon as possible, but in any case within four months after the termination of each year, submit to the Minister an annual report in such form as he may prescribe relating to the activities of the Corporation for the year and including the financial statements of the Corporation in respect of the year, the auditor's report thereon and the reports submitted under subsection 31(6) of Schedule I in respect of the year, and the Minister shall lay the report before Parliament."

By unanimous consent, the amendment of Mr. Forrestall to Clause 13, adding immediately after line 13, on page 20, a new

établis conformément au paragraphe (4), le rapport du vérificateur y afférent et les rapports soumis en vertu du paragraphe 31(6) de l'annexe I pour cette même année; le Ministre doit déposer le rapport devant le Parlement.»

est annulé.

Sur motion de M. Flis, il est convenu,—Que l'article 13 soit modifié par substitution, aux lignes 7 à 12, page 20, de ce qui suit:

«32.(1) Les comptes et opérations financières de la Société doivent être examinés chaque année par un vérificateur nommé par le gouverneur en conseil, sur recommandation du Ministre, après consultation du conseil. Le vérificateur ainsi nommé reçoit les honoraires que lui verse la Société.

(2) Le vérificateur général peut être nommé vérificateur ou covérificateur des comptes et opérations financières de la Société.

(3) Le vérificateur peut, à tout moment raisonnable, consulter les livres, comptes, dossiers et documents de la Société et réclamer de ses administrateurs et employés les renseignements et explications qu'il juge nécessaires.

(4) La Société doit établir ou faire établir, pour chaque année, conformément aux recommandations de l'Institut canadien des comptables agréés, ses états financiers.

(5) Le vérificateur nommé conformément au paragraphe (1) doit, chaque année, vérifier les états financiers visés au paragraphe (4) et, relativement à ces états, après examen des comptes et des opérations financières de la Société, il doit présenter, tant au Ministre qu'au conseil, un rapport dans lequel il précise si, à son avis,

a) la société a tenu les livres de comptabilité appropriés; et

b) les états financiers de la Société sont conformes aux livres de comptabilité, ont été établis selon une méthode compatible avec celle de l'année précédente et reflètent fidèlement la situation financière de la Société et les résultats de ses opérations.

Dans le cadre de son examen, il doit signaler toute autre situation qui, à son avis, doit être portée à l'attention du Ministre.

(6) Aussitôt que possible, mais dans un délai de quatre mois après l'expiration de chaque année, la Société doit soumettre au Ministre un rapport sur ses activités pendant l'année en question, y compris les états financiers établis conformément au paragraphe (4), le rapport du vérificateur y afférent et les rapports soumis en vertu du paragraphe 31(6) de l'annexe I pour cette même année; le Ministre doit déposer le rapport devant le Parlement.»

Du consentement unanime, l'amendement de M. Forrestall à l'article 13, ajoutant immédiatement après la ligne 13, page

section, as amended by Mr. Benjamin, and adopted by the Committee at its meeting of July 6, 1982, reads as follows:

“32.1 Every Report laid before Parliament under this section and every direction under section 22.1(4) stands referred to any Committee of Parliament established for the purpose of reviewing matters relating to transportation.

32.2 For the purpose of this section “year” means the financial year of the Corporation.”

was rescinded.

On motion of Mr. Forrestall, seconded by Mrs. Mitchell, it was agreed,—That Clause 13 be amended by adding immediately after line 13 on page 20 the following:

“32.1 Every report laid before Parliament under section 32 and every direction under section 22.1(4) stands permanently referred to any Committee of Parliament established for the purpose of reviewing matters relating to transportation.

32.2 For the purpose of section 32.1 “year” means the financial year of the Corporation.”

Mr. Cook moved,—That Clause 13 be amended by deleting lines 28 to 49 on page 20 and substituting the following therefor:

“34.(1) Separate accounts shall be kept for each local port corporation under the jurisdiction of the Canada Ports Corporation and for each work or property transferred to it for administration, management and control and the revenues derived therefrom shall be assigned exclusively for the purposes of each such local port corporation or work or property.

(2) A local port corporation may lend to the Canada Ports Corporation or to any other local port corporation funds the lending local port corporation considers to be in excess of its capital requirements.”

After debate thereon, the question being put on the amendment, it was negatived on the following division:

YEAS

Messrs.

Cook	Mitchell (Mrs)
McCain	Siddon—4

NAYS

Messrs.

Bachand	Flis
Campbell (<i>LaSalle</i>)	Forrestall
Corbin	Foster
Dubois	Turner—8

On motion of Mr. Flis, it was agreed,—That Clause 13 be amended by striking out lines 30 and 31 on page 20 and substituting the following therefor:

20, le nouvel article tel que modifié par M. Benjamin et adopté par le Comité lors de sa séance du 6 juillet 1982, se lit comme suit:

«32.1 Chaque rapport déposé devant le Parlement en vertu de ce paragraphe et chaque directive en vertu du paragraphe 22.1(4) est automatiquement déferé à un comité du Parlement chargé d'examiner les questions relatives aux transports.

32.2 Pour fins du présent article «année» signifie l'exercice financier de la Société.»

est annulé.

Sur motion de M. Forrestall, appuyé par M^{me} Mitchell, il est convenu,—Que l'article 13 soit modifié en ajoutant immédiatement après la ligne 13, page 20, ce qui suit:

«32.1 Les rapports présentés au Parlement en vertu de l'article 32.1 et les directives visées à l'article 22.1(4) sont automatiquement renvoyés en permanence au comité du Parlement établi pour l'étude des questions relatives aux transports.

32.2 Aux fins de l'article 32.1, «année» désigne l'année financière de la Société.»

M. Cook propose,—Que l'article 13 soit modifié en remplaçant les lignes 25 à 42, page 20, par ce qui suit:

«34.(1) Les comptes séparés doivent être conservés pour chaque société de port locale relevant de la juridiction de la Société canadienne des ports et pour chaque travail ou bien qui lui sont transférés pour fins d'administration de gestion et de contrôle et les revenus qui en découlent doivent être assignés exclusivement pour fins de chaque société de port locale ou travail ou bien.

(2) Une société de port locale peut prêter à la Société canadienne des ports ou à toute autre société de port locale des fonds que la Société de port locale qui prête considère dépasser ses besoins en immobilisation.»

Après débat, l'amendement, mis aux voix, est rejeté par un vote partagé:

POUR

Messieurs

Cook	Mitchell (M ^{me})
McCain	Siddon—4

CONTRE

Messieurs

Bachand	Flis
Campbell (<i>LaSalle</i>)	Forrestall
Corbin	Foster
Dubois	Turner—8

Sur motion de M. Flis, il est convenu,—Que l'article 13 soit modifié en remplaçant les lignes 27, 28 et 29, page 20, par ce qui suit:

“port corporation to lend to the Corporation, for a period specified by the Corporation, so much of the money administered”

On motion of Mr. Flis, it was agreed,—That Clause 13 be amended by striking out line 41 on page 20 and substituting the following therefor:

“tion to lend to the Corporation, for a period specified by the Minister, so”

Mrs. Mitchell moved,—That Clause 13 be amended by adding immediately after line 49, on page 20, the following:

“34.(3) Any surplus funds transferred from a local port corporation to the Corporation shall be banked in a separate account and considered as a credit to the affected local port corporation. These surplus funds shall collect interest at the market rate of interest and shall be available to the local port corporation for capital and operating expenditures should this be required by the local port corporation.”

After debate thereon, the question being put on the amendment, it was, by a show of hands, negatived: Yeas: 5; Nays: 8.

Mrs. Mitchell moved,—That Clause 13 be amended by deleting line 10 on page 21 and substituting the following therefor:

“36(1) The Minister and the Minister of”

and following line 18 the following be included:

“36(2) When a Municipality adjoins the port for which a local port corporation is established the Corporation shall at the request of the Municipality pay full grants in lieu of municipal property taxes on behalf of the said local port corporation.”

After debate thereon, the question being put on the amendment, it was, by a show of hands, negatived: Yeas: 1; Nays: 10.

Mr. Flis moved,—That Clause 13 be amended:

(a) by striking out line 13 on page 21 and substituting the following therefor:

“tion or a local port corporation to pay to the Receiver General as”

(b) by striking out lines 17 and 18 on page 21 and substituting the following therefor:

“excess of the amount required for its purposes.”

After debate thereon, the question being put on the amendments, it was, by a show of hands, agreed to: Yeas: 8; Nays: 5.

And the question being put on Clause 13, as amended, it was carried.

During the course of the meeting, the witness answered questions.

At 12:10 o'clock p.m., the Committee adjourned until 3:30 o'clock p.m. this day.

«société de port locale, qu'elle prête à la Société pour une période établie par la Société la part des fonds qu'elle gère»

Sur motion de M. Flis, il est convenu,—Que l'article 13 soit modifié en remplaçant la ligne 36, page 20, par ce qui suit:

«locale qu'elle lui prête pour une période déterminée par le Ministre»

M^{me} Mitchell propose,—Que l'article 13 soit modifié en ajoutant immédiatement après la ligne 42, page 20, ce qui suit:

«34.(3) Tout fonds en surplus transféré d'une société de port locale à la Société doit être comptabilisé dans un compte séparé et considéré comme un crédit pour la société de port locale affectée. Ces fonds en surplus doivent tirer l'intérêt au taux d'intérêt du marché et doivent être disponibles pour la société de port locale pour ses dépenses en immobilisation et en fonctionnement si la société de port locale l'exige.»

Après débat, l'amendement, mis aux voix, est rejeté par un vote à mains levées par 8 voix contre 5.

M^{me} Mitchell propose,—Que l'article 13 soit modifié en remplaçant la ligne 9, page 21, par ce qui suit:

«36(1) Le Ministre et le Ministre des Finan-»

et en ajoutant après la ligne 15, ce qui suit:

«36(2) Lorsqu'une municipalité et le port pour lequel une société de port locale est constituée, sont adjacents, la Société doit, à la demande de la municipalité, payer les pleines subventions tenant lieu de taxes foncières municipales au nom de ladite société de port locale.»

Après débat, l'amendement, mis aux voix, est rejeté par un vote à mains levées par 10 voix contre 1.

M. Flis propose,—Que l'article 13 soit modifié:

a) par substitution, à la ligne 12, page 21, de ce qui suit:

«société ou une société de port locale verse au receveur général, à titre»

b) par substitution, à la ligne 15, page 21, de ce qui suit:

«saire à ces fins».

Après débat, les amendements, mis aux voix, sont adoptés par un vote à mains levées par 8 voix contre 5.

L'article 13 modifié, mis aux voix, est adopté.

Au cours de la séance, le témoin répond aux questions.

A 12h10, le Comité suspend ses travaux jusqu'à 15h30.

AFTERNOON SITTING

(119)

The Standing Committee on Transport met at 3:47 o'clock p.m. this day, the Chairman, Mr. Dionne (*Northumberland—Miramichi*) presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Bockstael, Campbell (*LaSalle*), Corbin, Demers, Deniger, Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Flis, Forrestall, Kelly, MacBain, Mazankowski, McRae, Mrs. Mitchell, Messrs. Siddon and Turner.

Witnesses: From the Department of Transport: Mr. Gordon M. Sinclair, Administrator, Canadian Marine Transportation Administration and Mr. Denis Lefebvre, General Counsel.

The Committee resumed consideration of Bill C-92, An Act to amend the National Harbours Board Act, The Government Harbours and Piers Act, the Harbour Commissions Act, the Canada Shipping Act and the Fishing and Recreational Harbours Act.

On Clause 15

Mrs. Mitchell moved,—That Clause 15 be amended by deleting lines 35 to 40 on page 21 and lines 1 to 3 on page 22 and substituting the following therefor:

"chairman, a vice-chairman and five other directors."

"2.(1) Subject to this section, three of the directors of a port corporation shall be appointed by the Governor in Council and the remainder shall be appointed as follows:

- a) one recommended by the Lieutenant Governor in Council of the province in which the local port corporation is located;
- b) one director recommended by agreement among the councils of all municipalities adjoining the port for which the local port corporation is established;
- c) one recommended by the provincial federation of labour in consultation with the marine and maritime unions; and
- d) one recommended by the agreement of the domestic users of the local port corporation."

After debate thereon, the question being put on the amendment, it was, by a show of hands, negatived: Yeas: 4; Nays: 7.

Mr. Deniger moved,—That the Committee sit tonight at 8:00 p.m. to continue study of the Bill.

After debate thereon, the question being put on the motion, it was, by a show of hands, agreed to: Yeas: 7; Nays: 4.

Mr. Cook moved,—That Clause 15 be amended by deleting lines 38 to 40 on page 21 and lines 1 to 11 on page 22 and substituting the following therefor:

"2. Subject to this section, a majority of the members of a local port corporation shall be appointed on the recommendation of the Minister and the remainder shall be appointed as follows:

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

(119)

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 15h47 sous la présidence de M. Dionne (*Northumberland—Miramichi*) (président).

Membres du Comité présents: MM. Bockstael, Campbell (*LaSalle*), Corbin, Demers, Deniger, Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Flis, Forrestall, Kelly, MacBain, Mazankowski, McRae, M^{me} Mitchell, MM. Siddon et Turner.

Témoins: Du ministère des Transports: M. Gordon M. Sinclair, administrateur, Administration canadienne du transport maritime et M. Denis Lefebvre, avocat général.

Le Comité reprend l'étude du Bill C-92, Loi modifiant la Loi sur le Conseil des ports nationaux, la Loi sur les ports et jetées de l'État, la Loi sur les commissions de ports, la Loi sur la marine marchande et la Loi sur les ports de pêche et de plaisance.

Quant à l'article 15

M^{me} Mitchell propose,—Que l'article 15 soit modifié en remplaçant les lignes 30 à 35, page 21, et les lignes 1 à 3, page 22, par ce qui suit:

«président, un vice-président et cinq autres administrateurs.»

«2.(1) Sous réserve du présent article, trois des administrateurs d'une société de port doivent être nommés par le gouverneur en conseil et les autres doivent être nommés comme suit:

- a) un recommandé par le lieutenant-gouverneur en conseil de la province où la société de port locale est située;
- b) un administrateur recommandé par accord convenu parmi les conseils de toutes les municipalités adjacentes au port où la société de port locale est constituée;
- c) un recommandé par la Fédération provinciale du travail en consultation avec les syndicats maritimes; et
- d) un recommandé par l'accord des usagers domestiques de la société de port locale.»

Après débat, l'amendement, mis aux voix, est rejeté par un vote à mains levées par 7 voix contre 4.

M. Deniger propose,—Que le Comité siège ce soir à 20h00 pour poursuivre l'étude du bill.

Après débat, la motion, mise aux voix, est adoptée par un vote à mains levées par 7 voix contre 4.

M. Cook propose,—Que l'article 15 soit modifié en remplaçant les lignes 33 à 35, page 21 et les lignes 1 à 11, page 22, par ce qui suit:

«2. Sous réserve du présent article, une majorité des membres d'une société de port locale doit être nommée sur la recommandation du Ministre et les autres doivent être nommés comme suit:

(a) where the number of prescribed municipalities equals the number of members in the remainder, one member shall be appointed on the nomination of the council of each such municipality;

(b) where the number of prescribed municipalities is less than the number of members in the remainder, one member shall be appointed on the nomination of the council of each such municipality and one on the nomination by agreement of those councils; and

(c) where the number of prescribed municipalities exceeds the number of members in the remainder, the remainder shall be appointed on the nomination by agreement of the councils of all such municipalities.

3. The Governor in Council shall, by order, prescribe for each local port corporation the municipalities that are entitled to nominate persons for appointment as members of that local port corporation.

4. Where a member of a local port corporation to be appointed in the manner prescribed by subsection 2 is not nominated within sixty days from the day on which the local port corporation is established under this Act or from the day on which the office becomes vacant, such member may be appointed by the Governor in Council without that nomination.

5. No person is eligible to be appointed or to continue as a member of a local port corporation if that person is

(a) a person who is not a Canadian citizen ordinarily resident in Canada;

(b) a person who is a member of the Senate or House of Commons of Canada or a member of the legislature of a province or the council of a municipality;

(c) a person who is employed in a fulltime capacity in the public service of Canada, or any province or of any municipality; or

(d) a person who has reached the age of seventy-five years."

After debate thereon, the question being put on the amendment, it was, by a show of hands, negatived: Yeas: 4; Nays: 7.

Mr. Siddon moved,—That Clause 15 be amended by striking out line 6 on page 22 and substituting the following therefor:

"of the Governor-in-Council, after consultation with the appropriate regional advisory council, have the"

And debate arising thereon.

At 4:49 o'clock p.m., the sitting was suspended.

At 4:55 o'clock p.m., the sitting resumed.

Debate resumed on the amendment of Mr. Siddon which reads as follows:

That Clause 15 be amended by striking out line 6 on page 22 and substituting the following therefor:

a) lorsque le nombre de municipalités prescrites est égal au nombre de membres dans la dernière partie, un membre doit être nommé sur les candidatures du conseil de chaque municipalité;

b) lorsque le nombre de municipalités prescrites est moindre que le nombre de membres de la dernière partie, un membre doit être nommé parmi les candidatures du conseil de chaque municipalité et un sur la nomination convenue par accord de ces conseils; et

c) lorsque le nombre de municipalités prescrites dépasse le nombre des membres dans l'autre partie, les autres doivent être nommés sur la nomination prévue par accord des conseils de toutes ces municipalités.

3. Le gouverneur en conseil doit, par décret, prescrire pour chaque société de port locale les municipalités qui ont droit de nommer des personnes comme membres de cette société de port locale.

4. Lorsqu'un membre d'une société de port locale devant être nommé selon la façon prescrite par le paragraphe 2 n'est pas nommé dans les soixante jours à partir de la journée où la société de port locale est constituée en vertu de cette loi ou à partir de la journée où le bureau devient libre, ce membre peut être nommé par le gouverneur en conseil sans tenir compte de cette nomination.

5. Aucune personne n'est admissible à une nomination ou ne doit continuer d'être membre d'une société de port locale si cette personne est

a) une personne n'étant pas citoyen canadien ordinairement résident au Canada;

b) une personne qui est membre du Sénat ou de la Chambre des communes du Canada ou un membre de l'Assemblée législative d'une province ou du conseil d'une municipalité;

c) une personne qui est employée à temps plein dans le service de la Fonction publique du Canada, d'une province ou de toute municipalité; ou

d) une personne qui a atteint l'âge de 75 ans.»

Après débat, l'amendement, mis aux voix, est rejeté par un vote à mains levées par 7 voix contre 4.

M. Siddon propose,—Que l'article 15 soit modifié en remplaçant les lignes 5 et 6, page 22, par ce qui suit:

«port locale doit, de l'avis du gouverneur en conseil, après consultation avec le conseil consultatif régional approprié, doivent»

Et le débat s'engage par la suite.

A 16h49, le Comité suspend ses travaux.

A 16h55, le Comité reprend ses travaux.

Le débat se poursuit sur l'amendement de M. Siddon qui se lit comme suit:

Que l'article 15 soit modifié en retranchant les lignes 5 et 6, page 22, par ce qui suit:

“of the Governor-in-Council, after consultation with the appropriate regional advisory council, have the”

The question being put on the amendment, it was, by a show of hands, negatived: Yeas: 3; Nays: 7.

On motion of Mrs. Mitchell, it was agreed,—That Clause 15 be amended by striking out the period in line 11, on page 22, and substituting a comma thereof and adding the following:

“and who are for the most part, residents in the vicinity thereof.”

Mrs. Mitchell moved,—That Clause 15 be amended by deleting lines 23 to 26 on page 22 and substituting the following therefor:

“director, the local board may appoint a director for the remainder of the term, in adherence with and subject to this section.”

After debate thereon, the question being put on the amendment, it was, by a show of hands, negatived: Yeas: 2; Nays: 8.

Mr. Siddon moved,—That Clause 15 be amended by deleting line 25 on page 22 and substituting the following therefor:

“consultation with the Board and with the regional advisory council, appoint a”

After debate thereon, the question being put on the amendment, it was, by a show of hands, negatived: Yeas: 2; Nays: 7.

Mrs. Mitchell proposed to move,—That Clause 15 be amended:

(a) by deleting the word “his” in line 32 on page 22 and substituting the following therefor:

“hers or his”

(b) by deleting the word “him” on line 40 on page 22 and substituting the following therefor:

“her” or “him”

(c) by deleting the word “himself” in line 15 on page 23 and substituting the following therefor:

“herself or himself”

The Chairman ruled the proposed amendment out of order on the grounds that it was inconsistent with Section 26(6) of the Interpretation Act which states “words importing male persons include female persons and corporations”. He further pointed out that the member was attempting to amend an Act which was not before the Committee.

Mrs. Mitchell moved,—That Clause 15 be amended by deleting lines 43 to 45 on page 22 and lines 1 to 3 on page 23 and substituting the following therefor:

“The Chairman of a local board and the Vice-Chairman thereof shall be appointed by the local board.”

After debate thereon, the question being put on the amendment, it was, by a show of hands, negatived: Yeas: 2; Nays: 8.

Mr. Siddon moved,—That Clause 15 be amended by deleting lines 14 and 15 on page 25 and substituting the following therefor:

«port locale doivent, de l'avis du gouverneur en conseil, après consultation avec le conseil consultatif régional approprié, doivent»

L'amendement, mis aux voix, est rejeté par un vote à mains levées par 7 voix contre 3.

Sur motion de M^{me} Mitchell, il est convenu—Que l'article 15 soit modifié en retranchant la ligne 11 à la page 22, et la remplaçant par ce qui suit:

«les aptitudes nécessaires; la majorité des administrateurs doivent résider dans les environs dudit port.»

M^{me} Mitchell propose,—Que l'article 15 soit modifié en remplaçant les lignes 24 à 26, page 22, par ce qui suit:

«cours de son mandat, le gouverneur en conseil, le conseil local peut nommer un administrateur pour le reste du mandat relativement et sous réserve du présent article.»

Après débat, l'amendement, mis aux voix, est rejeté par un vote à mains levées par 8 voix contre 2.

M. Siddon propose,—Que l'article 15 soit modifié en remplaçant les lignes 26 et 27, page 22, par ce qui suit:

«après consultation du conseil et le conseil consultatif régional, nommer un autre administrateur pour le»

Après débat, l'amendement, mis aux voix, est rejeté par un vote à mains levées par 7 voix contre 2.

M^{me} Mitchell propose,—Que l'article 15 soit modifié

a) en remplaçant le mot «his» de la version anglaise, à la ligne 32, page 22, par ce qui suit:

«hers or his»

b) en remplaçant le mot «him» de la version anglaise, à la ligne 40, page 22, par ce qui suit:

«her or him»

c) en remplaçant le mot «himself» de la version anglaise, à la ligne 15, page 23, par ce qui suit:

«herself or himself»

Le président déclare l'amendement proposé irrecevable en se basant sur le fait qu'il est incompatible avec l'article 26(6) de la Loi sur l'interprétation qui stipule «les mots impliquant les mâles comprennent les femmes et les sociétés». Il signale également que le député a tenté de modifier une loi qui ne faisait pas l'objet d'étude devant le Comité.

M^{me} Mitchell propose,—Que l'article 15 soit modifié en supprimant les lignes 45 à 47, page 22 et les lignes 1 à 3, page 23, par ce qui suit:

«Le président d'un conseil local et le vice-président sont nommés par le conseil local»

Après débat, l'amendement, mis aux voix, est rejeté par un vote à mains levées par 8 voix contre 2.

M. Siddon propose,—Que l'article 15 soit modifié en remplaçant les lignes 13 et 14, page 25, par ce qui suit:

“A local port corporation may,”

After debate thereon, the question being put on the amendment, it was, by a show of hands, negatived: Yeas: 4; Nays: 8.

During the course of the meeting, the witnesses answered questions.

At 6:00 o'clock p.m., the Committee adjourned until 8:00 o'clock p.m. this day.

«une société de port locale peut,»

Après débat, l'amendement, mis aux voix, est rejeté par un vote à mains levées par 8 voix contre 4.

Au cours de la séance, les témoins répondent aux questions.

A 18 heures, le Comité suspend ses travaux jusqu'à 20 heures.

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

[Text]

Thursday, July 8, 1982

• 0959

The Chairman: Order, please.

We shall resume consideration of Bill C-92, an Act to amend the National Harbours Board Act, the Government Harbours and Piers Act, the Harbour Commissions Act, the Canada Shipping Act and the Fishing and Recreational Harbours Act.

I would ask the committee to note that at our last meeting Clause 2, as amended, carried. Clauses 4 and 5 carried. We had carried Clause 6, but we had agreed at the time we carried it to revert to it and reopen it. That will require the unanimous consent of the committee. Is there unanimous consent?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Before we proceed with debate, however, I would like to point out to members of the committee Citation 416 of *Beauchesne*, the Fifth Edition. I will just read it to you:

416.(1) An old rule of Parliament reads: "That a question being once made and carried in the affirmative or negative, cannot be questioned again but must stand as the judgment of the House". Unless such a rule were in existence, the time of the House might be used in the discussion of a motion of the same nature and contradictory decisions would be sometimes arrived at in the course of the same session.

(2) This rule also applies to decisions taken by the House on amendments, the Address in Reply to the Speech from the Throne and to the Budget Motion.

I am not reading that to be argumentative. I simply want to point out to members that the proper procedure if we have amendments to a clause is not to carry the clause, but to stand it. I think in the future I will rule in that fashion for the good order of the committee.

In any case, we have agreed. Mr. Cook, please.

• 1000

Mr. Cook: This is a simple amendment.

I move that Bill C-92 be amended at page 13 by adding immediately after line 42 the following:

(4) No order altering the boundaries of a local port corporation shall be issued until the council of each municipality that would be affected thereby has been consulted.

It just means that the municipalities must be consulted on any change in the port boundary limit. That is important in Vancouver because we have over 10 municipalities that actually would deal with the Port of Vancouver.

The Chairman: Thank you, Mr. Cook.

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

[Translation]

Le jeudi 8 juillet 1982

Le président: A l'ordre s'il vous plaît.

Nous reprenons l'étude du Bill C-92, Loi modifiant la Loi sur le Conseil des ports nationaux, la Loi sur les ports et jetées de l'État, la Loi sur les Commissions de ports, la Loi sur la marine marchande, et la Loi sur les ports de pêche et de plaisance

Je vous ferai remarquer que lors de notre dernière réunion, l'article 2, tel que modifié avait été adopté, ainsi que les articles 4 et 5. L'article 6 avait également été adopté, mais il avait été convenu qu'on y reviendrait, ce qui exige l'accord unanime du Comité. Est-ce que tout le monde est d'accord?

Une voix: D'accord.

Le président: Avant d'entamer la discussion, je voudrais vous donner lecture du paragraphe 416 (1) de la Cinquième édition de *Beauchesne*:

416.(1) Une ancienne règle parlementaire est ainsi conçue: «une question une fois posée et tranchée, soit affirmativement, soit négativement, ne peut être ramenée sur le tapis mais elle doit subsister comme étant la décision rendue par la Chambre». Sans une telle règle, le temps de la Chambre pourrait se passer indélibérément sur une motion de même nature; on obtiendrait ainsi quelque fois des décisions contradictoires au cours de la même session

(2) Cette règle s'applique aussi aux décisions prises par la Chambre en ce qui concerne l'adresse en réponse au discours du Trône et la motion consécutive à l'exposé budgétaire.

Si je vous ai lu cette citation, c'est simplement pour vous faire remarquer que selon les règles si l'on veut modifier un article, il faudrait normalement le réserver et non pas l'adopter. C'est ce que je ferai donc à l'avenir.

De toute façon, cette affaire avait déjà été convenue. Monsieur Cook allez-y.

M. Cook: L'amendement est fort simple.

Je propose que le Bill C-92 soit modifié par l'adjonction de ce qui suit après la ligne 40 page 13:

(4) Aucun ordre modifiant les limites d'une société de port locale ne sera émis tant que le conseil de chaque municipalité ainsi affecté n'aura pas été consulté à ce sujet.

Ceci signifie que les municipalités doivent être consultées relativement à toute modification des limites d'un port. C'est tout particulièrement important à Vancouver qui est constitué de plus de 10 municipalités qui toutes doivent traiter avec le port de Vancouver.

Le président: Merci monsieur Cook.

[Texte]

It is moved that Bill C-92 be amended at page 13 by adding immediately after line 42 the following:

(4) No order altering the boundaries of a local port corporation shall be issued until the council of each municipality that would be affected thereby has been consulted.

Any discussion? Mr. Siddon.

Mr. Siddon: Mr. Chairman, I think that the intent of this amendment is to exercise the common courtesy that is sometimes overlooked by the federal government in decisions it takes respecting lands under its title. But if one were to put the shoe on the other foot and contemplate a municipality that was modifying its water supply system or perhaps, for some reason of dispute, decided to terminate the water supply to a port facility, one would have expected the municipality to consult first with the port before taking such an action. In a reverse sense, I would submit, in support of the amendment, that the municipality should be consulted before any changes of boundaries are made. This affects water lot rights and abutting properties and taxation matters, questions, assessments.

Therefore, the intent of this amendment is not to impose anything of a binding nature upon the port corporation but merely to assure that the corporation consults with those affected municipalities. I think I submit to the members opposite and our colleagues to the left that this amendment should be supported.

The Chairman: Thank you, Mr. Siddon.

Amendment agreed to.

The Chairman: Mr. Cook, persistence pays off.

Mr. Cook: Oh, they are just trying to soften me up for when we get to the tough ones.

Clause 6, as amended, agreed to.

On Clause 7

The Chairman: Mr. Siddon.

Mr. Siddon: Mr. Chairman, I would like to propose a minor amendment to Clause 7, but one that is of considerable importance. I will submit it to the clerk for circulation. As I understand, Clause 7 is still open?

The Chairman: I just called it, yes.

Mr. Siddon: The amendment, Mr. Chairman, applies at page 14, Clause 7, at the top of the page. I hereby move that Bill C-92 be amended at page 14 by striking out line 4 and including the following:

Canada, excluding a harbour for which a harbour Commission has been established, or

And then carrying on to line 5, as written in the bill.

Mr. Chairman, while the proposed amendment is being circulated for members' consideration, I would just like to point out that Clause 7, as written, under 9.(1)(a), at the top of page 14, empowers the Canada Ports Corporation to transfer to itself for "... administration, management and control"—and I am reading from the bill as presented—"any harbour, work or property of Canada, or ..." The way that I

[Traduction]

Il est proposé que le Bill C-92 soit modifié par l'adjonction de ce qui suit après la ligne 40 page 13:

(4) Aucun ordre modifiant les limites d'une société locale de port ne sera émis tant que le conseil de chaque municipalité ainsi affecté n'aura pas été consulté à ce sujet.

Monsieur Siddon.

M. Siddon: L'objet de cet amendement est une formule de courtoisie dont le gouvernement fédéral ne fait pas toujours preuve relativement à des terres qui lui appartiennent. De même si une municipalité décidait pour une raison quelconque d'interrompre l'adduction d'eau à un port, on s'attend normalement à ce que des discussions aient lieu à ce sujet avant de prendre pareille mesure. C'est pourquoi j'estime que les municipalités doivent être consultées avant que les limites d'un port ne soient modifiées. Ceci aurait en effet des répercussions sur les propriétés contigües ainsi que sur les questions d'impôt foncier.

Il ne s'agit donc pas d'imposer une décision quelconque aux sociétés de port mais simplement de veiller à ce qu'elles celles-ci consultent les municipalités intéressées. J'engage donc tous les membres du comité à voter cet amendement.

Le président: Merci monsieur Siddon.

L'amendement est adopté.

Le président: Vous voyez monsieur Cook qu'il est parfois utile de s'obstiner.

M. Cook: Ils cherchent simplement à m'amadouer avant le plat de résistance.

L'article 6 tel que modifié est adopté.

Article 7.

Le président: Monsieur Siddon.

M. Siddon: Je voudrais proposer un léger amendement à l'article 7, mais un amendement qui a néanmoins son importance. Je vais en remettre le texte au greffier. L'article 7 est toujours en délibération.

Le président: Oui.

M. Siddon: Mon amendement s'applique à l'article 7 page 14. Je propose que le Bill C-92 soit modifié par l'adjonction de ce qui suit à la ligne 2 page 14:

... biens du Canada, à l'exception des ports pour lesquels une commission de port a été constituée, ou

le reste de l'alinéa (a) reste inchangé.

Pendant que le texte de mon amendement est distribué aux membres du comité, je vous ferai remarquer que l'alinéa 9.(1)(a) au haut de la page 14 tel qu'il est libellé actuellement autorise le transfert à la société canadienne des ports aux fins d'administration et de gestion tout port, ouvrage ou biens du Canada. Or ceci s'appliquerait aux ports ayant une commission de port aux termes de la Loi sur les commissions de port,

[Text]

read that, it would include and encompass ports which enjoy harbour commission status under the Harbour Commissions Act, because it encompasses any harbour, work or property of Canada. And in that respect and in view of the established case that has been made to allow harbour commissions the independent autonomy which would not make them subservient to the wishes of the board of the Canada Ports Corporation, the amendment would provide that ports of harbour commission status be excluded from that all-encompassing provision of paragraph (a) at the top of page 14 so as to ensure that, if a local port corporation decided to opt out and become a harbour commission under the Harbour Commissions Act, they could not be recaptured or expropriated by the Canada Ports Corporation, as this clause would enable. I submit this is quite an important amendment if we want to provide the guarantee that local port corporations could have the opportunity to opt out of the Canada Ports Corporation and establish themselves under the Harbour Commissions Act.

• 1005

The Chairman: Thank you, Mr. Siddon.

My first reaction to it on a procedural nature—and I may well be wrong—is that this amendment or this proposed section has no effect on harbour commission ports, and therefore it seems to me there is no need to exclude from its authority, authority which it does not have.

Mr. Siddon: I will not argue the point.

The Chairman: I would ask Mr. Sinclair if he would like to clarify that for the members of the committee.

Mr. Gordon M. Sinclair (Administrator, Canadian Marine Transportation Administration, Transport Canada): Mr. Chairman, I would first point out that Clause 7 does not give any power to the Canada Ports Corporation. It is the Governor in Council that has the power, and it is so stated in proposed Section 9.(1) of Clause 7.

I would tend to agree with you; I am not sure that I really understand the wording of the amendment here as to whether it has any application at this particular part in amending the Canada Ports Corporation Act or the National Harbours Board Act.

The Chairman: There is one other question that arises in my mind, Mr. Siddon. That is the case of if a harbour commission port were to petition the Governor in Council to become a port corporation rather than a commission port, it would seem that your proposed amendment would preclude that from happening.

Mr. Siddon: Mr. Chairman, you are suggesting it would—

The Chairman: I am only trying to get you to enlighten me.

Mr. Siddon: Yes. Let us consider the two points, one at a time, Mr. Chairman, unless there are any other comments from other members.

[Translation]

vu que cette mesure s'applique à tout port, ouvrage ou biens du Canada. Or les commissions de port, jouissant normalement d'une autonomie qui leur permet de ne pas nécessairement donner suite aux décisions de la société canadienne des ports, mon amendement permettrait aux ports ayant leur propre commission de port d'être exemptés des dispositions du paragraphe (a) au haut de la page 14, si bien que si une société locale de port décidait de devenir une commission de port aux termes de la Loi sur les commissions de port, elle ne risquerait pas d'être expropriée par la Société canadienne des ports conformément à cet article. J'estime que cet amendement est important dans la mesure où des sociétés de port locales doivent pouvoir être libres de quitter la société canadienne des ports pour relever de la Loi sur les commissions de port.

Le président: Merci, monsieur Siddon.

A première vue, il me semble que de toute façon cet article ne s'appliquerait pas aux ports ayant une commission de ports et que dès lors cet amendement perd sa raison d'être.

M. Siddon: Peut-être

Le président: Je demanderais à M. Sinclair de me dire ce qu'il pense à ce sujet.

M. Gordon M. Sinclair (administrateur, l'administration des transports maritimes, Transport Canada): Je vous ferais tout d'abord remarquer que l'article 7 n'attribue aucun pouvoir à la Société canadienne des ports. Seul le gouverneur en conseil dispose de ce pouvoir ainsi qu'il est stipulé à l'article 7 alinéa 9.(1).

Je ne suis pas sûr moi non plus si cet amendement s'appliquerait à la Loi sur la Société canadienne des ports ou bien à la Loi sur le conseil des ports nationaux.

Le président: Il y a une autre question qui me vient à l'esprit. Si un port relevant de la Loi sur les commissions de ports produisait une requête auprès du gouverneur en conseil afin de devenir une société locale de port, votre amendement aurait pour effet de l'en empêcher.

M. Siddon: Vous voulez dire monsieur le président . . .

Le président: Je voulais simplement que vous m'expliquiez votre façon de voir les choses.

M. Siddon: Je vais essayer de répondre à ces deux questions séparément à moins qu'il y ait d'autres interventions.

[Texte]

The Chairman: If there are, we should hear those first so that you can speak last to your own amendment.

Are there any other questions? Mr. Sinclair.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, throughout each of the three pieces of legislation—the National Harbours Board Act, the Harbour Commissions Act, and the public harbours legislation—what we have tried to do as a consistent theme through here was to provide for the easy transfer of a port from one administrative system to the other by clauses such as this permitting the entry and by clauses in their own act permitting their exit by way of dissolution or otherwise. It seems to me that this amendment tends to disturb that whole continuity through the three pieces of legislation.

What we are providing for is the entry here. Also, in each of the legislation we permit the exit from the legislation, and all parts fit together. Your comment about the effect of this amendment excluding a harbour commission from ever becoming a local port corporation, I think is a valid one. As I read the amendment, that is in fact what it does.

I will admit to you that at the moment I think that is a rather remote possibility; that I have had no inclination from any of the harbour commissions that they would want to go that way. But nevertheless, it was agreed that the flexibility to move from one system to another would be available to each of the three port systems. I would read the effect of this amendment as being the kind of preclusion we now have in the Harbour Commissions Act, which prevents any NHB port from ever becoming a harbour commission except through legislative change. And that is one thing we wanted to get rid of—that there would be an easier access for the ports to move from one system to another, depending on whether or not they felt that to be to their own advantage.

• 1010

The Chairman: I raised that point, Mr. Sinclair and Mr. Siddon, simply because if it does have that effect, then I have some procedural difficulty with it, because an amendment may not change the principle of a bill. If one of the principles to the bill is the easy transfer from one status to another, then I would have to look at the procedural correctness of the amendment.

Mr. Siddon.

Mr. Siddon: Mr. Chairman, I would like to put one more question to Mr. Sinclair before summarizing, but I would submit that we are trying to determine here in this committee the principle of the bill, and to determine the extent to which autonomous bodies might operate ports in Canada independent of the provisions of this bill; that is, independent of the Canada Ports Corporation as proposed in this bill. We have been told yesterday that a port could not opt out; a local port corporation could not opt out and establish itself as an independent class D Crown corporation. It was further pointed out that the only opportunity for a port to operate with a degree of quasi-local autonomy would be to revert to harbour commission status.

[Traduction]

Le président: Y a-t-il d'autres interventions à ce sujet?

Monsieur Sinclair.

M. Sinclair: La Loi sur les conseils des ports nationaux, la Loi sur les commissions de port et la Loi sur les ports et jetées de l'État cherchent à faciliter le transfert des ports d'une administration à une autre justement par les articles comme celui-ci qui permettent l'adhésion ou le retrait des ports. A mon avis cet amendement affaiblirait la cohérence de ces trois textes législatifs.

Il s'agit en l'occurrence de l'adhésion éventuelle des ports tout comme chacune des trois lois en question en permet le retrait éventuel. Cet amendement aurait donc effectivement pour effet d'empêcher une commission de ports de se transformer en société locale de port.

Je pense toutefois qu'il y a très peu de chance qu'une commission de ports demande à être transformée en société locale de ports. Il avait néanmoins été convenu que cette latitude serait entérinée par la loi. Or cet amendement introduirait l'interdiction actuellement dans la Loi sur les commissions de ports, laquelle empêche un corps relevant de la Loi sur les conseils de ports nationaux de devenir une commission de port, sauf par voie législative. Or c'est justement cette difficulté à changer de système que nous avons cherché à éliminer de façon à ce que les responsables des ports soient libres d'en décider en fonction de leurs propres intérêts.

Le président: Si tels sont effectivement les résultats de cet amendement, ils soulèvent des questions de procédure car un amendement ne peut pas modifier le fond d'un projet de loi. Or si le projet de loi a justement pour objet de faciliter le changement de statut, la question se pose de savoir si cet amendement est admissible.

Monsieur Siddon.

M. Siddon: Je voudrais encore poser une question à M. Sinclair. Il s'agit en l'occurrence de savoir dans quelle mesure les autorités portuaires peuvent fonctionner indépendamment de la Société canadienne des ports. On nous a dit hier qu'une société de port locale n'était pas libre de se constituer en société de la Couronne indépendante de la catégorie D. Pour devenir autonome, un port devrait relever de la Loi sur les commissions de ports.

[Text]

Mr. Sinclair has made it clear on previous occasions that the bill will provide, when we amend Clauses 23 and 24—that is, the amendments to the Harbour Commissions Act—that it will facilitate the opting out from local port corporation status to harbour commission status. That is a sign of flexibility in one direction. But if we are to have flexibility in that direction, there has to be flexibility in the other direction.

The question I would like to put to Mr. Sinclair is would he not agree that this Clause 7 as it stands allows the Governor in Council to expropriate a harbour commission?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, if there were to be a move from harbour commission status to Canada Ports Corporation status, there would have to be a winding up of the harbour commission under the terms of the Harbour Commissions Act. That would be the first step that would have to take place. And if there were any objection to that kind of move, then I am sure the local harbour commission and others interested would be able to present their objections or whatever at that particular time. What we have here is the authority to move, in fact, a harbour from another administration in here. But I would submit that the process first has to begin, in the instance Mr. Siddon has mentioned, with a dissolution under the terms of the Harbour Commissions Act.

The Chairman: I just point out, Mr. Siddon, that on the transfer from a class C to a class D Crown corporation, that is precluded not by this act necessarily but by the Financial Administration Act, which we cannot change.

Mr. Siddon: The Financial Administration Act, yes. It was made quite clear that it would not be envisaged that that would ever occur. So we are trying to find another way that certain local ports may enjoy a degree of quasi-local autonomy which is not provided for in this bill.

I must suggest that Mr. Sinclair has still evaded the question, in my estimation, because Bill C-92 seems to establish a paramount precedence over the Harbour Commissions Act, in that if you read proposed Section 9.1(1)(a), the proposed section we are amending in the bill, we grant to the corporation under the order or recommendation of the minister—the Governor in Council may “transfer to the Corporation”—it is immaterial whether it is the Governor in Council or the parent corporation, as far as I am concerned—

9.1(1)(a) transfer to the Corporation for administration, management and control any harbour, work or property of Canada . . .

To me that is quite explicit. “Any property of Canada” would include a port presently constituted under the Harbour Commissions Act.

• 1015

I would like to ask Mr. Sinclair square on whether in his opinion “any property of Canada” would include a port which presently enjoys status under the Harbour Commissions Act?

The Chairman: Mr. Sinclair.

[Translation]

M. Sinclair nous a expliqué que lorsque les articles 23 et 24 de la Loi sur les commissions de ports auront été modifiés, il deviendra plus facile pour un port de passer de la catégorie de société de port locale à celle de commission de port, ce qui est effectivement une certaine latitude. Mais je ne vois pas pourquoi le port ne disposerait pas de la latitude inverse.

L'article 7 dans sa forme actuelle ne permet-il pas au gouverneur en conseil d'exproprier une commission de ports?

M. Sinclair: Aux termes de la Loi sur les commissions de port, une commission de port doit être liquidée avant qu'un port relevant de cette catégorie ne soit transformé en port relevant de la Société canadienne des ports. Cette première mesure est obligatoire. En cas d'objection, les parties intéressées seraient libres de soumettre celle-ci. Cette disposition autorise le port à passer d'une administration à une autre. Mais aux termes de la Loi sur les commissions de port, il faudrait en pareil cas commencer par une dissolution.

Le président: Je vous ferai remarquer que c'est la Loi sur l'administration financière et non pas le présent bill qui interdit le transfert d'une société de la Couronne de la catégorie C à la catégorie D.

M. Siddon: C'est tout à fait vrai en ce qui concerne la Loi sur l'administration financière. C'est pourquoi nous cherchons justement à assurer à certains ports l'autonomie qui n'est pas prévue dans le présent bill.

M. Sinclair n'a toujours pas répondu à ma question car le Bill C-92 semble accorder la primauté à la Loi sur les commissions de port, l'alinéa 9.1(1)(a) permettant à la société sur recommandation du ministre de transférer à la société . . . en ce qui me concerne, je ne faisais aucune différence entre le gouverneur en conseil et la société.

9.1(1)(a) transférer tous ports, ouvrages et biens du Canada . . .

Ceci est tout à fait clair à mon avis. Or tous biens du Canada comprendrait les ports relevant actuellement de la Loi sur les commissions de port.

M. Sinclair pourrait-il nous dire si à son avis tous biens du Canada comprend les ports relevant actuellement de la Loi sur les commissions de port.

Le président: Monsieur Sinclair.

[Texte]

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, again I would have to say that the action would have to begin in the Harbour Commissions Act, and in fact there has been for the last 18 years a provision for winding up a harbour commission, as one might expect, at Section 27 of the Harbour Commissions Act. So that is there.

If you read the clause further, the Governor in Council has to be of the opinion that the exercise of the power would enable the improvement of the administration, management and control of the harbour work or property. So presumably the Governor in Council would have to be convinced by logical argument that that would be the case before any transfer exercise took place.

I would also point out that harbour commissions are somewhat unique in that not only do they manage property of Canada but, by agreement, they also manage property owned in right of Her Majesty by the province. Also, it is one of the features of harbour commissions that there has been in the past an entrustment or a transfer of property from the municipalities involved to the harbour commissions.

So I would suggest that the extreme case of unilateral transfer that Mr. Siddon refers to is in a practical manner almost impossible to give effect to.

Mr. Siddon: Mr. Chairman, I am not concerned about the practicalities of the situation as much as the legalities, and although I am not a lawyer I think it is important at this stage that we have a legal opinion as to whether in a case of dispute this particular clause would give the minister the clear-cut authority to override the provisions of the Harbour Commissions Act.

I think in Mr. Sinclair's answer he has made it clear that there might be certain circumstances in which the powers granted by the proposed section could be exercised by the minister and essentially deny a harbour commission the right to continue to operate under the Harbour Commissions Act. I do not think he has denied that. He has merely said that it would be most unusual that the minister would exercise that prerogative.

But I would like a clear-cut legal opinion. If the harbour commission which did not want to be expropriated by the Canada Ports Corporation took the case to court and waved the Harbour Commissions Act in front of the court and then the government lawyers on behalf of the Canada Ports Corporation came along and cited this section of the Canada Ports Corporation Act, what would our lawyers tell us as to the prospects of the harbour commission's defending itself under the Harbour Commission Act, faced with this clause that gives the minister or the Governor in Council the clear-cut authority to expropriate any property of Canada and to absorb those properties into the Canada Ports Corporation?

I think it is a very fundamental problem, Mr. Chairman. If we are to create the impression through this bill that we would allow, in good cases where cause could be shown, local port corporations to opt out and to revert to harbour commission status, as Mr. Sinclair and others have agreed would be allowed when we get to the improved amendments to Clauses

[Traduction]

M. Sinclair: L'article 27 de la Loi sur les commissions de port contient depuis 18 ans une disposition permettant la liquidation d'une commission de port.

L'article stipulant en outre que le gouverneur en conseil doit être d'avis que ces mesures permettent une meilleure administration en gestion et régie de ces ports ouvrages et biens. Le gouverneur en conseil devrait donc être convaincu par des arguments bien étayés que tel sera bien le cas avant tout procès éventuel.

Les commissions de port ont d'ailleurs ceci de spécial, elles gèrent non seulement les biens du Canada mais également les biens appartenant aux provinces. De plus, des biens appartenant aux municipalités ont également été transférés aux commissions de port.

C'est pourquoi j'estime que, dans la pratique, il serait pratiquement impossible de réaliser un transfert unilatéral tel qu'imaginé par M. Siddon.

M. Siddon: Ce n'est pas la pratique mais l'aspect légal des choses qui m'intéresse. C'est pourquoi j'estime que nous devrions avoir l'avis d'un juriste sur la question de savoir si en cas de différend, cet article permettrait au ministre de passer outre aux dispositions de la Loi sur les commissions de port.

D'après ce que M. Sinclair vient de nous expliquer, en certaines circonstances, le ministre pourrait éventuellement interdire à une commission de ports de continuer à relever de la Loi sur les commissions de ports. M. Sinclair ne l'a d'ailleurs pas nié; il s'est borné à dire, qu'il est peu probable que le ministre ne le fasse jamais.

Si une commission de port refusant à être expropriée par la Société canadienne des ports demandait l'arbitrage d'un tribunal, qu'est-ce qui primerait d'après les avocats: les dispositions de la Loi sur les commissions de port, ou bien cet article de la Loi sur la Société canadienne des ports, article qui autorise le gouvernement en conseil à exproprier tout bien du Canada pour le transférer à la Société canadienne des ports.

Il s'agit là d'une question tout à fait fondamentale. Il y a en effet contradiction entre le fait de permettre aux ports constitués en sociétés de port locales de relever de la Loi sur les commissions de ports en application des amendements aux articles 23 et 24, et le fait que le ministre est en principe habilité à exproprier les biens de toute commission locale de

[Text]

23 and 24, then it would make a mockery of those provisions if the minister, at this stage, could exercise the overriding authority and essentially expropriate properties that a local harbour commission or a local port corporation wanted to manage and administer under the Harbour Commissions Act. So I really believe we should have a legal opinion.

On the answer Mr. Sinclair has given, it seems to me the minister has that overriding power once this bill is passed.

The Chairman: Mr. Lefebvre, do you wish to offer . . . ? Mr. Sinclair.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, the answer, again, to Mr. Siddon's question—and I am advised by legal counsel that this would be the correct procedure—is that any move to transfer a harbour commission would have to begin with the dissolution of the harbour commission under the Harbour Commissions Act as is provided for in Section 27 of that act.

• 1020

This section says:

The Governor in Council may order any Commission established pursuant to this Act to wind up its affairs and may by proclamation dissolve any Commission in respect of which such an order has been made; but such order or proclamation shall become effective only upon the expiration of ninety days from the date of the publication thereof in the *Canada Gazette*.

Mr. Siddon: What we are doing, Mr. Chairman, if I might conclude, both in the amendments of Clauses 23 and 24 relating to the Harbour Commissions Act and in the present amendment, the Governor in Council is given the authority to deny a local port corporation the right to become a harbour commission. What we are hearing is that a political decision might be exercised . . .

The Chairman: That is not the way I heard it, Mr. Siddon.

Mr. Siddon: The exercise of dissolution, Mr. Chairman, to which Mr. Sinclair referred, can only be initiated on an order approved by the Governor in Council. Without the permission of the Governor in Council, a local port corporation would not be able to . . . in fact, I think he is getting us confused in suggesting we are trying to dissolve the harbour commission and revert to local port status. I am concerned about the reverse process, of reverting from a local port corporation to harbour commission status. I wish we would not confuse the two, although you raised the reverse question earlier on. In dissolving—

The Chairman: I raised that simply to try to discover—

Mr. Siddon: I understand, because of the possible technical problem of ruling out that reverse process. I am concerned about the process of opting out of the Canada Ports Corporation. I think what we are hearing and what this clause suggests is that a property, including property operated as a harbour

[Translation]

ports ou société de port locales désireuse de relever de la Loi sur les commissions de ports. Je voudrais donc avoir l'avis d'un expert à ce sujet.

D'après ce que M. Sinclair vient de nous expliquer, il semblerait que c'est ce que le ministre pourrait éventuellement faire.

Le président: Monsieur Lefebvre.

M. Sinclair: Le conseiller juridique vient de m'expliquer qu'avant tout transfert d'une commission de port, il faut commencer par la dissolution de ladite commission aux termes de l'article 27 de la Loi sur les commissions de port.

Voici ce que dit cet article:

Le gouverneur en conseil peut ordonner à toute commission établie conformément à la présente loi de liquider ses affaires et peut, par proclamation, dissoudre toute commission à l'égard de laquelle une semblable ordonnance a été rendue; toutefois, cette ordonnance ou proclamation ne prendra effet qu'à l'expiration de 90 jours à compter de la date de sa publication dans la *Gazette du Canada*.

M. Siddon: Si vous me permettez de conclure, monsieur le président, dans les amendements apportés aux articles 23 et 24 de la Loi sur les commissions de port et dans l'amendement qui nous occupe actuellement, le gouverneur en conseil se voit accorder le pouvoir de refuser à une société de port locale le droit de devenir une commission de port. En fait, une décision politique pourrait être prise . . .

Le président: Ce n'est pas ainsi que je l'ai compris, monsieur Siddon.

M. Siddon: Une dissolution, monsieur le président, à laquelle M. Sinclair a fait allusion, ne peut être faite que sur ordonnance approuvée par le gouverneur en conseil. Sans la permission de ce dernier, une société de port locale ne pourrait pas . . . En fait, je crois qu'il essaie de nous troubler lorsqu'il dit que nous essayons de dissoudre une commission de port pour passer au statut de port locale. Ce qui m'intéresse c'est plutôt le processus inverse, c'est-à-dire, passer d'une société de port locale à une commission de port. J'aimerais qu'on ne confonde pas les deux, bien que vous ayez posé la question inverse plus tôt. En dissolvant . . .

Le président: J'ai simplement dit ça pour essayer de découvrir . . .

M. Siddon: Je comprends, en raison du problème technique qui pourrait se poser si l'on ne s'occupait pas du processus inverse. Ce qui me préoccupe, c'est la possibilité de se retirer de la Société canadienne des ports. Ce qui nous est dit aujourd'hui et ce que cet article donne à penser, c'est qu'un

[*Texte*]

commission, could be expropriated on the order of the minister and the Governor in Council. Mr. Sinclair has not denied that. Our amendment attempts to achieve a provision that would bar the minister from doing that. I cannot make it any plainer, Mr. Chairman.

I still have not had from Mr. Sinclair an answer to the straight question: Does any harbour work or property of Canada include the properties encompassed under the Harbour Commissions Act? That is all I want answered.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, if he wants a straight answer, the answer is no. I cannot make it any clearer.

Mr. Siddon: It does not include property—

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, if I may. I have previously said twice, and I say it again, that if there is a movement from a harbour commission status to any status under the Canada Ports Corporation—

Mr. Siddon: I want the reverse process, Mr. Chairman.

Mr. Sinclair: Please let me finish.

The Chairman: Let him answer, please.

Mr. Sinclair: The process would have to begin in the Harbour Commissions Act under Section 27, which has been there for the last 18 years, Mr. Chairman. It is only after the dissolution of the harbour commission that any move would then be made to the Canada Ports Corporation. If he wants a yes or no answer, the answer has to be no, because it would not be a harbour commission when any of the assets were transferred.

Mr. Siddon: Mr. Chairman, does Mr. Sinclair not listen to what I have said five times here? I am talking about the process of reverting from a local port corporation to harbour commission status, which has nothing to do with dissolution of a harbour commission under the provisions of the Harbour Commissions Act. It is the reverse process.

The Chairman: That is not what your amendment says.

Mr. Siddon: The amendment deals with the right of the harbour commission as it might exist to be prevented from expropriation by the local port corporation.

The Chairman: And to that Mr. Sinclair has answered, categorically, no.

Mr. Siddon: Unless it dissolves itself. And the minister has no overriding authority as provided for by this section.

The Chairman: Not by this section, no.

Mr. McCain: May I just interject here?

The Chairman: Mr. McCain.

Mr. McCain: It seems to me, Mr. Chairman, there is a difference between the authority to expropriate, and the dissolution and the opportunity to change. The right to expropriate is separate and apart from what Mr. Sinclair has been discuss-

[*Traduction*]

bien, y compris un bien exploité en tant que commission de port, pourrait être exproprié sur ordonnance du ministre et du gouverneur en conseil. M. Sinclair ne l'a pas nié. Notre amendement vise à instituer une disposition qui empêcherait le ministre de le faire. Je ne peux pas être plus clair, monsieur le président.

M. Sinclair ne m'a toujours pas répondu à la question simple que je lui ai posée: est-ce qu'un port, un ouvrage ou un bien du Canada comprend les biens relevant de la Loi sur les commissions de port? C'est tout ce que je lui demande.

M. Sinclair: Monsieur le président, s'il veut une réponse directe, la réponse est non. Je ne peux pas être plus clair.

M. Siddon: Cela ne comprend pas les biens . . .

M. Sinclair: Permettez-moi, monsieur le président, de dire ceci. J'ai déjà dit à deux reprises, et je le répète, que si une commission de port veut changer son statut et relever de la Société canadienne des ports . . .

M. Siddon: Ce qui m'intéresse c'est le processus inverse, monsieur le président.

M. Sinclair: Permettez-moi de terminer ce que j'ai à dire.

Le président: Laissez-le répondre, s'il vous plaît.

M. Sinclair: Le processus devrait être entamé par application de l'article 27 de la Loi sur les commissions de ports qui existe depuis 18 ans, monsieur le président. Ce n'est qu'après la dissolution de la Commission de port qu'un transfert pourrait être effectué vers la Société canadienne des ports. S'il veut une réponse directe, la réponse est non, car il ne s'agirait plus d'une commission de port si tous ses biens étaient transférés.

M. Siddon: Monsieur le président, M. Sinclair n'écoute-t-il pas ce que je répète pour la cinquième fois? Ce qui m'intéresse, c'est de passer d'une société de port locale à une commission de port ce qui n'a rien à voir avec la discussion d'une commission de port en vertu des dispositions de la Loi sur les commissions de port. Il s'agit du processus inverse.

Le président: Ce n'est pas ce que dit votre amendement.

M. Siddon: L'amendement porte sur le droit de la commission de port telle qu'elle existe de ne pas être expropriée par la Société de port locale.

Le président: Et à cela, M. Sinclair a répondu catégoriquement non.

M. Siddon: A moins qu'elle ne liquide ses propres affaires. Et le ministre ne possède aucun pouvoir dérogatoire en vertu de cet article.

Le président: Pas en vertu de cet article, non.

M. McCain: Puis-je vous interrompre?

Le président: Monsieur McCain.

M. McCain: Il me semble, monsieur le président, qu'il existe une différence entre le pouvoir d'exproprier et la dissolution et la question du transfert. Le droit d'exproprier n'a rien à voir avec ce dont discute M. Sinclair. Si nous voulons savoir si cette

[Text]

ing. If we want to know whether it can be expropriated, then we have not had the answer, Mr. Chairman. I think that is the difference. You can expropriate a going concern.

• 1025

The Chairman: As I understand it, under the provisions of this clause to which Mr. Siddon has proposed an amendment, the answer to that question, Mr. McCain, is no.

Mr. McCain: No, excuse me, but I do not think it is. He has gone through the process of how a change could be accomplished, but he has not discussed the expropriation capability. It is the expropriation capability that Mr. Siddon is pursuing here. He wants to know whether you can in fact, whether another authority can, expropriate a harbour commission port. There has been no answer to that. The dissolution would follow the expropriation, if the expropriation is possible.

The Chairman: But, Mr. McCain, as far as this amendment is concerned, that could only be possible if that power existed in the clause Mr. Siddon is trying to amend, and to that Mr. Sinclair has answered no.

Am I correct, Mr. Sinclair?

Mr. McCain: He has not answered the expropriation capability all.

Mr. Sinclair: Yes, Mr. Chairman. Now, there is no question of expropriation; an expropriation could not precede dissolution.

Mr. McCain: Certainly it could.

Mr. Sinclair: No, sir; I beg to differ. It cannot.

To go back to Mr. Siddon's point, if I may, if he is now changing his question to ask whether a local port corporation can go out and become a harbour commission, the answer unequivocally is yes; it would do so by dissolving, by being dissolved, as a local port corporation and being reincorporated under the terms of the Harbour Commissions Act.

Mr. Siddon: Mr. Chairman, I appreciate that clarification—

The Chairman: Mr. Siddon, let us hear from Mr. Flis, and then I will go back to you.

Mr. Flis: Mr. Chairman, I would just like to say that I think Mr. Siddon and Mr. McCain have made their points. Mr. Sinclair has given the answer on behalf of the government. I think it is clear that we cannot support this amendment. I would suggest that you put the question, Mr. Chairman, so that we can spend more time and discussion on other amendments coming up.

The Chairman: Mr. Siddon.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, with all due respect to Mr. Flis, there is obviously some clarification that has to be made. Can the clarification not be followed through?

The Chairman: Mr. Mazankowski, you will note that I have not—

[Translation]

commission peut être expropriée, alors monsieur le président, nous n'avons pas eu la réponse demandée. Voilà où est la différence. On peut exproprier une entreprise existante.

Le président: Si je comprends bien, en vertu des dispositions de l'article auquel M. Siddon a proposé un amendement, la réponse à cette question, monsieur McCain est non.

M. McCain: Excusez-moi, mais je ne pense pas que ce soit le cas. Il nous a dit comment on pouvait assurer un transfert, mais il n'a pas discuté de la question de l'expropriation. C'est ce qui intéresse M. Siddon. Il veut savoir si en fait une autorité quelconque peut exproprier une commission de port. M. Sinclair n'a pas répondu à cette question. La dissolution suivrait l'expropriation si celle-ci était possible.

Le président: Mais, monsieur McCain, en ce qui concerne cet amendement, cela ne pourrait être possible que si ce pouvoir existait dans l'article que M. Siddon essaie d'amender et à cette question, M. Sinclair a répondu non.

Ai-je raison, monsieur Sinclair?

M. McCain: Il n'a pas discuté de la question de l'expropriation.

M. Sinclair: Oui, monsieur le président. Il n'est pas question d'expropriation; une expropriation ne peut précéder une dissolution.

M. McCain: Mais absolument.

M. Sinclair: Non, monsieur; je ne suis pas d'accord. Cela ne peut pas être le cas.

Pour en revenir au point soulevé par M. Siddon, si vous me le permettez, si maintenant il me demande si une société de port locale peut devenir une commission de port, la réponse est oui; elle pourrait le faire en liquidant ses affaires en tant que société de port locale et en étant reconstituée en vertu des dispositions de la Loi sur les commissions de port.

M. Siddon: Monsieur le président, j'apprécie cette précision...

Le président: Monsieur Siddon, permettez-moi de passer la parole à M. Flis et ensuite nous reviendrons à vous.

M. Flis: Monsieur le président, je voudrais simplement dire que M. Siddon et M. McCain, à mon avis, ont dit ce qu'ils pensaient. M. Sinclair a répondu au nom du gouvernement. Il est clair que nous ne pourrions appuyer cet amendement. Je propose donc que vous mettiez la question aux voix, monsieur le président, pour que nous puissions passer davantage de temps à discuter des autres amendements à venir.

Le président: Monsieur Siddon.

M. Mazankowski: Monsieur le président, avec tout le respect que je dois à M. Flis, une précision doit être apportée. Pourrait-elle l'être?

Le président: Monsieur Mazankowski, vous remarquerez que je n'ai pas...

[Texte]

Mr. Mazankowski: We are not under the guillotine here.

The Chairman: You will note that I have not put the question, and I have gone back to Mr. Siddon.

Mr. Siddon.

Mr. Siddon: I appreciate it, Mr. Chairman, but it does astound me that a number of members have sat opposite for two and one half days without opening their mouths. I wonder to what extent they even care about what is contained within the wording of this bill, because they are not engaging in this debate.

Some hon. Members: Oh, oh!

The Chairman: Order, please.

Mr. Corbin: You have no right to reflect on anything. Speak for yourself.

Mr. Siddon: You are here to vote, and nothing else.

Mr. Corbin: We can talk about useless repetitions in this committee.

Mr. Siddon: That is not useless repetition, Mr. Chairman; we are trying to establish certain principles.

The Chairman: Let us discuss the amendment.

Mr. Siddon: Mr. Chairman, what we are trying to provide here is a back-check against the possibility that, given the amendments to be made to Clause 23, would allow a harbour commission corporation, a local port corporation, to revert to harbour-commission status. We have been assured that this will be made possible. But what is the point of making it possible if, once it becomes a harbour commission, as having opted out of the Canada Ports Corporation, then this clause can be exercised and essentially expropriate the property?

I have not had it made clear, as Mr. McCain has pointed out, whether or not this grants the minister the authority to re-expropriate. If so, the minister is merely holding a hammer over the heads of a local port corporation. Why would they bother even to petition to have harbour-commission status, if then the reverse process can be followed and exercised and essentially re-expropriate them into the Canada Ports Corporation?

So this amendment attempts to prevent that happening, to provide a degree of assurance, so to speak. If the government members and the officials agree that, if a local port corporation should be free to revert to harbour-commission status, then I do not see why are they afraid of this amendment, which would ensure that they would, once achieving harbour-commission status, not be re-acquired by the Canada Ports Corporation.

The Chairman: My understanding is that Mr. Sinclair has given you that assurance for which you are looking. But I will ask him to address it one more time.

Mr. Sinclair.

[Traduction]

M. Mazankowski: Il n'y a pas de guillotine ici.

Le président: Vous remarquerez que je n'ai pas mis la question aux voix et que j'ai redonné la parole à M. Siddon.

Monsieur Siddon.

M. Siddon: Je vous remercie, monsieur le président, mais je suis surpris qu'un certain nombre de membres de ce comité de l'autre côté de la table n'aient pas ouvert la bouche depuis deux jours et demi. Je me demande dans quelle mesure ils se préoccupent de ce qui figure dans ces projets de loi, car ils ne participent pas au débat.

Des voix: Oh, oh!

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît.

M. Corbin: Vous n'avez aucun droit de dire ceci. Parlez pour vous-même.

M. Siddon: Vous êtes ici pour voter et rien d'autre.

M. Corbin: On pourrait aussi parler de répétition inutile au sein de ce comité.

M. Siddon: Il ne s'agit pas de répétition inutile, monsieur le président; nous essayons simplement d'établir certains principes.

Le président: Discutons de l'amendement.

M. Siddon: Monsieur le président, ce que nous essayons de faire c'est de nous assurer qu'une commission de port, une société de port locale, compte tenu des amendements qui seront apportés à l'article 23, puisse devenir une commission de port. Nous en avons reçu l'assurance. Mais pourquoi le rendre possible si, une fois qu'elle devient une commission de port, étant donné qu'elle se sera retirée de la Société canadienne des ports, l'on peut se prévaloir de cet article et exproprier le bien?

On ne m'a pas précisé, comme l'a dit M. McCain, si cet article accorde au ministre le pouvoir d'exproprier de nouveau. Dans l'affirmative, le ministre se contente de placer une épée de Damoclès au-dessus de la tête d'une société de port locale. Pourquoi alors demander à obtenir le statut de commission de port si le processus inverse peut être utilisé et les réinsérer dans la Société canadienne des ports?

Cet amendement empêche donc que cela n'arrive et apporte une certaine assurance. Si les membres du gouvernement et les responsables conviennent qu'une société de port locale puisse devenir une commission de port, alors je ne vois pas pourquoi ils craindraient cet amendement qui leur assurerait après avoir obtenu le statut de commission de port, de ne pas être repris par la Société canadienne des ports.

Le président: Mais M. Sinclair vous a donné l'assurance que vous recherchez. Mais je lui demanderai d'y répondre de nouveau.

Monsieur Sinclair.

[Text]

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, again, the principle put into the bill, with the agreement of all the ports concerned, was that there should be a freedom to transfer from one to another. This amendment in fact puts the kind of preclusion into the National Harbours Board Act that we are attempting to get out of the Harbour Commissions Act at the present time by this bill. And it would entirely destroy, in my opinion, the concept of free movement back and forth according to which is the most beneficial administration system for a port to operate under. This particular proposed section does not give the minister or the Governor in Council the unilateral first step right to direct, as Mr. Siddon would have us believe, a harbour commission back to Canada Ports Corporation status. If there is going to be any move from harbour commission status back to local port corporation status, that has to begin under the Harbour Commissions Act, under the section I referred to earlier, Section 27 of the Harbour Commissions Act, and I am advised by legal counsel that would have to be the legal way to proceed.

• 1030

Mr. Siddon: I will be quiet after this point, Mr. Chairman. The legal decision, although the legal counsel has not stated it in so many words to us here this morning, the legal advice is that if there were a dispute and the local harbour commission, which was threatened by expropriation, waived the Harbour Commissions Act and suggested that this clause should exercise over their desire to remain as a harbour commission, that in a court, where this question was put, the harbour commission would succeed and maintain its status as an independent harbour commission. I would like to know what the legal opinion is.

Mr. Denis Lefebvre (General Counsel, Transport Canada): My opinion is that Mr. Sinclair has correctly stated the law.

Mr. Siddon: Thank you.

Mr. McCain: Mr. Chairman, I would like to ask a question. What is there to prevent, with the expropriation capabilities that are existent in the Crown and in the National Harbours Board structure, and these are not constrained by this bill as I understand it, what is there that would prevent the expropriation of a commission port by some other agency? When you expropriate, you often expropriate a going concern, and a commission port could in fact be a going concern, the dissolution would be subsequent to the expropriation. As a matter of fact, it would have to be subsequent to, in the case of expropriation. The question that Mr. Siddon has asked several times has very definitely been evaded. What is there to prevent the expropriation of a commission port by other authorities under the basic expropriation capabilities of the Crown and its corporations? That is the question that I wish to put to Mr. Sinclair and his officials.

The Chairman: My understanding is that the answer to that question is the Harbour Commissions Act itself. But Mr. Sinclair—

[Translation]

M. Sinclair: Monsieur le président, une fois de plus, d'après le principe même du projet de loi, et avec l'accord de tous les ports en cause, tout transfert peut être possible. En fait, cet amendement introduit une interdiction dans la Loi sur la Commission des ports nationaux que nous essayons de supprimer de la Loi sur la commission des ports grâce à ce projet de loi. Et cela anéantirait complètement, à mon avis, le concept de libre circulation qui constitue le système d'administration le plus avantageux pour un port. Cet article ne donne ni au ministre ni au gouverneur en conseil le pouvoir d'ordonner, comme M. Siddon veut nous le faire croire, à une commission de port de se réinsérer dans la Société canadienne des ports. Si une commission de port veut redevenir une société de port locale, cela doit se faire tout d'abord en vertu de la Loi sur les commissions de ports, en vertu de l'article 27 de cette loi et notre avocat me dit que ce serait la façon de procéder.

M. Siddon: Je me tairai après ce que je vais dire, monsieur le président. Bien que l'avocat ne nous l'ait pas dit clairement ce matin, j'en conclus que s'il devait y avoir litige et si la commission de port locale, menacée d'expropriation, dérogeait à la Loi sur la commission des ports et si on prétendait que cet article avait préséance sur leur désir de demeurer une commission de port, alors si elle intentait des poursuites, la commission de ports aurait gain de cause et pourrait conserver son statut de commission de port indépendante. Je voudrais savoir ce qu'en pense l'avocat.

M. Denis Lefebvre (avocat général, ministère des Transports): Je dois dire que M. Sinclair a bien interprété la loi.

M. Siddon: Merci.

M. McCain: Monsieur le président, j'aimerais poser une question. Qu'est-ce qui pourrait empêcher—compte tenu des dispositions sur l'expropriation dont bénéficient la Couronne et la Commission des ports Nationaux, et que ne limitent pas ce projet de loi si je l'interprète bien—l'expropriation d'une commission de port par tout autre organisme? Lorsque vous procédez à l'expropriation, vous expropriez souvent une entreprise existante et une commission de port pourrait en fait en être une et la dissolution suivrait l'expropriation. En fait, elle devrait suivre. La question posée plusieurs fois par M. Siddon a été contournée sans l'ombre d'un doute. Qu'est-ce qui permettrait d'empêcher l'expropriation d'une commission de port par tout autre organisme en vertu des dispositions sur l'expropriation que détiennent la Couronne et ses sociétés? C'est la question que je voudrais poser à M. Sinclair et à ses collaborateurs.

Le président: Je pense que vous pourrez trouver la réponse à cette question dans la Loi sur les commissions de ports. Mais monsieur Sinclair...

[*Texte*]

Mr. McCain: They are immune from expropriation? If they are not immune from expropriation, they are subject to expropriation, as would any firm in Canada or any premises or property in Canada.

The Chairman: Mr. Sinclair.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, I presume the government as a whole under other legislation, other than this, might have the right to expropriate under the terms of whatever other legislation there might be such as an expropriation act. But that is outside this particular piece of legislation.

The Chairman: Yes, Mr. Cook.

Mr. Cook: Mr. Sinclair, we have talked in absolutes, let us talk in inches instead. I would infer from this particular proposed section that if the local port corporation expanded its boundaries—let us say it has expanded its boundaries—and as a result of expanding its boundaries, it took in some of the property that had been part of a commission port . . . Now, then, under this proposed section, I gather that that would mean, without touching the thing and changing the status of either harbour, that by this particular proposed section, they could expropriate government works or a portion of the property, not all of it, without changing the status of the commission port. The commission port would just cease to have those four docks which had suddenly been taken over by a local port by expropriation.

Now, surely, Mr. Siddon is attempting to stop that happening as well by the amendment.

The Chairman: Mr. Sinclair.

• 1035

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, an example such as Mr. Cook has described could be possible, though highly unlikely. But there have been in the past changes in harbour limits. I can think of one that occurred about a dozen or so years ago. But that has always been the case.

The Chairman: Thank you. Question?

It is moved by Mr. Siddon that Bill C-92 be amended at page 14 by striking out line 4 and including the following:

. . . Canada, excluding a harbour for which a harbour Commission has been established, or . . .

Motion negatived: yeas 4; nays 7.

Clause 7 agreed to.

The Chairman: Clauses 8 and 9 have been carried.

On Clause 10

The Chairman: Clause 10 is on page 15. Now Mr. Flis has moved an amendment to Clause 10, and it has been stood as well. I will read Mr. Flis's amendment.

That Clause 10 of Bill C-92 be amended by adding immediately after line 2 on page 16 the following:

[*Traduction*]

M. McCain: Elles ne peuvent être expropriées? Dans le cas contraire, elles peuvent l'être comme toute autre entreprise au Canada ou tout autre bien canadien.

Le président: Monsieur Sinclair.

M. Sinclair: Monsieur le président, je suppose que le gouvernement en général en vertu de toute autre loi que celle-ci pourrait avoir le droit de procéder à des expropriations en vertu des dispositions de n'importe quelle autre loi, comme par exemple une loi sur les expropriations. Mais cela n'a rien à voir avec cette loi-ci.

Le président: Oui, monsieur Cook.

M. Cook: Monsieur Sinclair, laissons tomber la théorie et soyons pratiques. D'après cet article, je pense que si la société de port locale élargissait ses limites—disons que c'est le cas—et à la suite de cette mesure, annexait des biens qui faisaient partie d'une commission de port . . . alors, en vertu de cet article, je suppose que cela signifierait, sans modifier le statut de l'un ou l'autre port, que l'on pourrait exproprier des ouvrages publics ou une partie des biens sans modifier le statut de la commission de port. La commission de port perdrait simplement ces quatre quais qui auraient été repris par une société de port locale après expropriation.

Il est évident que M. Siddon essaie d'empêcher cela en présentant cet amendement.

Le président: Monsieur Sinclair.

M. Sinclair: Monsieur le président, l'exemple présenté par M. Cook est possible, bien que ce soit hautement improbable. Mais dans le passé, les limites des ports ont déjà été modifiées. Je pense à un cas qui s'est produit il y a environ 12 ans. Mais il en a toujours été ainsi.

Le président: Merci. Question?

M. Siddon propose que le Bill C-92 soit modifié par substitution, à la ligne 3, page 14, de ce qui suit:

. . . qu'elle les administre, gère et régie, à l'exclusion d'un port pour le lequel une commission de port a été créée, ou . . .

Motion rejetée: oui 4; non 7.

L'article 7 est adopté.

Le président: Les articles 8 et 9 ont été adoptés.

Article 10.

Le président: L'article 10 se trouve à la page 15. M. Flis a proposé un amendement à l'article 10 qui a été réservé également. Je vais lire l'amendement de M. Flis.

Que l'article 10 du projet de loi C-92 soit modifié par insertion, après la ligne 2, page 16, de ce qui suit:

[Text]

(h.1) The prescribing of a form of document required in the event of loans by or to the corporation of money to or by a local port corporation and the terms of those loans and in particular providing for the determination of the interest payable on and the maximum periods of those loans.

That has been moved. Now, Mr. Cook has an amendment which he was proposing. I am suggesting that, if Mr. Cook still wants to proceed, the proper way for him to proceed would be to move a subamendment to Mr. Flis's amendment, because the only difference would be to change the third last line to providing for the market rate of interest, rather than providing for the determination of the interest payable, and providing for the market rate of interest on and the maximum periods of those loans.

Now, I do not know if Mr. Cook still wants to move that or not, but that would be the procedure to follow. Mr. Cook.

Mr. Cook: Mr. Chairman, I would so move the subamendment to the amendment, because I do not feel that there should be the power to rip off a local port corporation by charging a one per cent interest rate on money that the local port corporation has been forced to lend to the Canada Ports Corporation. As long as the money that is lent receives the market rate of interest, then we will have to put up with the amendment.

But I could support the amendment as long as the market rate of interest is specified, rather than some other rate of interest, some much lower rate of interest which the Canada Ports Corporation might wish to use.

The Chairman: So what you are proposing then, if I understand correctly, is to strike out the words in Mr. Flis's amendment "determination of the interest payable on", and replacing it with "the market rate of interest on". Am I correct?

Mr. Cook: Yes, sir, you are correct.

The Chairman: All right. It has been moved that Bill C-92 be amended at page 16 by inserting, immediately after line 2, the following: Mr. Flis's motion, which I have already read, and Mr. Cook's subamendment which would change the reading to ...

... providing for the market rate of interest on ...

... rather than ...

... providing for the determination of the interest payable on ...

Is there any discussion on the subamendment? Mrs. Mitchell.

• 1040

Mrs. Mitchell: Mr. Chairman, we would support this also. In fact we had a similar reference to the market rate of interest in a later amendment; I will not take time to elaborate, but for the reasons that Mr. Cook has already espoused.

[Translation]

(h.1) La détermination des modalités des emprunts qu'elle fait auprès d'une société de port locale ou des prêts qu'elle lui consent, notamment l'intérêt afférent à ces emprunts ou à ces prêts, leur durée maximale, ainsi que la forme du document qui les constate.

Voilà ce qui a été proposé. M. Cook a un amendement à proposer. Je propose que la meilleure façon de procéder, si M. Cook tient à son amendement, serait de proposer un sous-amendement à l'amendement de M. Flis car la seule différence constituerait à modifier la troisième ligne à partir de la fin en vue de prévoir le taux d'intérêt du marché et non pas la détermination de l'intérêt à payer et prévoyant la durée maximale de ces prêts.

Je ne sais pas si M. Cook tient toujours à son amendement, mais telle serait la procédure à suivre. Monsieur Cook.

M. Cook: Monsieur le président, je propose donc un sous-amendement à cet amendement, car je ne pense pas qu'il soit juste d'extorquer une société de port locale en faisant payer un taux d'intérêt de 1 p. 100 sur des crédits que la société de port locale a dû prêter à la société canadienne des ports. Tant que les crédits prêtés le sont au taux de marché, nous devons nous contenter de cet amendement.

Mais j'appuie cet amendement tant que le taux du marché est précisé plutôt que n'importe quel autre taux d'intérêt, un taux d'intérêt beaucoup moins élevé que la Société canadienne des ports voudrait payer.

Le président: Ce que vous proposez alors, si je vous comprends bien, c'est de supprimer les termes suivants figurant dans l'amendement de M. Flis: «l'intérêt afférent à ces emprunts ou à ces prêts», et les remplacer par «le taux d'intérêt du marché». Est-ce cela?

M. Cook: Oui, monsieur, vous avez raison.

Le président: Bien. Il est proposé que le Bill C-92 soit modifié par insertion à la ligne 2, page 16, de ce qui suit: La motion de M. Flis que j'ai déjà lue et le sous-amendement de M. Cook qui en modifierait le libellé ainsi:

... le taux d'intérêt du marché afférent ...

... plutôt que ...

déterminer l'intérêt à payer ...

Est-on d'accord sur le sous-amendement? Madame Mitchell.

Mme Mitchell: Monsieur le président, nous aimerions appuyer cet amendement également. En fait, nous faisons allusion également au taux d'intérêt du marché dans un amendement ultérieur; je ne vais pas m'attarder sur la question mais nous appuyons cet amendement pour les mêmes raisons que M. Cook.

[Texte]

The Chairman: Mr. Siddon.

Mr. Siddon: Well, Mr. Chairman, I would like to ask our officials, Mr. Sinclair or one of his financial experts—and we asked a question of similar nature a couple of days ago—what typical rates of interest are the practice in government finance in terms of internal loans, both to Crown corporations and from Crown corporations?

To illustrate, I am quite aware of the fact that the funds contributed to the public service pension funds, including the RCMP and National Defence pension funds, are credited with interest at 4 per cent—and in one case, the RCMP fund at 6 per cent, I believe—based on the long term bond issue rate of the Government of Canada. We know that the funds loaned from the Canada Pension Plan to the provinces are loaned at a very low rate of interest. I suspect that officials of the National Harbours Board have had experience in this area, and Mr. Sinclair should be well aware of the kind of financial arrangements made with groups like the Ridley Terminals Consortium, which comprises 90 per cent government money.

I would like to know what rate of interest is being charged to the principals of Ridley Terminals for that money loaned by Her Majesty. Perhaps you can think of some other examples as to what rates of interest would prevail in the case of moneys deposited to the Central Banking Fund or withdrawn from that fund and loaned out to local port corporations. I know there was a fairly qualitative answer given to this two days ago; I think we want some quantitative specifics. At a time when market rates are in the 16 to 22 per cent range, what rates are going to be credited to the local port corporation that loans money to the central bank? What rates are going to be charged to local port corporations that draw on those funds in relation to the prevailing rates of 16 to 22 per cent?

The Chairman: Mr. Sinclair.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, at the present time, when there are surplus funds available and the National Harbours Board has temporarily deposited funds with the federal treasury, they are paid a rate of interest that is equal to the rate at which the government would issue their own securities on the open market. In the case where you are borrowing money, you obtain that money at the rate that the government is borrowing for similar lengths of time on the open market, plus, as I said the other day, a mark-up rate that I believe to be somewhere in the order of one-eighth of 1 per cent, but I did not want to be held to that precise figure.

I would suggest that in Mr. Cook's amendment we have a little bit of a two-edged sword here, in that we would then have to define what market rate is. I would also like to suggest for the consideration of members here that those ports who might be on the borrowing side of the question might also have some views on this particular subject. Therefore, I do not know how you would define easily what the market rate of interest is; you have to use some criteria. What we have provided for in here is

[Traduction]

Le président: Monsieur Siddon.

M. Siddon: Monsieur le président, j'aimerais demander à nos collaborateurs, à M. Sinclair ou à l'un de ses experts financiers—et nous avons posé une question à peu près semblable il y a quelques jours—à quel taux d'intérêt le gouvernement consent-il des prêts internes aux sociétés de la Couronne et à quel taux d'intérêt celles-ci empruntent-elles?

Pour vous donner un exemple, je sais que les cotisations versées aux fonds de pension de la Fonction publique, y compris les fonds de pension de la GRC et de la Défense nationale, sont créditées d'un intérêt de 4 p. 100—le fond de pension de la GRC est crédité de 6 p. 100 je crois—en fonction du taux d'intérêt des obligations à long terme du gouvernement du Canada. Nous savons que les crédits prêtés par le Régime de pension du Canada aux provinces le sont à un taux d'intérêt très peu élevé. Il serait fort étonnant que les responsables de la Commission des ports nationaux n'aient eu une expérience dans ce domaine, M. Sinclair devrait connaître les accords financiers conclus avec des groupes tels que le *consortium Ridley Terminals* qui est constitué à 90 p.100 de deniers publics.

J'aimerais savoir quel taux d'intérêt paie *Ridley Terminals* pour les crédits prêtés par Sa Majesté. Vous pouvez peut-être penser à d'autres exemples à propos des taux d'intérêt qui seraient demandés dans les cas de crédit déposés auprès du fond bancaire central ou soustraits de ce fond et prêtés aux sociétés de port locales. Je sais qu'une réponse a été donnée à cette question il y a environ deux jours; mais nous voudrions insister plutôt sur le côté quantitatif que sur le côté qualitatif. À une époque où les taux d'intérêt du marché sont de l'ordre de 16 à 22 p. 100, quels taux vont être crédités à la Société de port locale qui consent des prêts à la Banque centrale? Quels taux vont être demandés aux sociétés de port locales qui demandent des crédits alors que les taux d'intérêt sont de l'ordre de 16 à 22 p. 100.

Le président: Monsieur Sinclair.

M. Sinclair: Monsieur le président, à l'heure actuelle, lorsque des fonds sont excédentaires, et lorsque la Commission des ports nationaux a déposé temporairement des crédits auprès du Trésor fédéral, celui-ci perçoit un taux d'intérêt égal au taux auquel le gouvernement émet ses propres obligations sur le marché libre. Lorsque vous empruntez de l'argent, vous obtenez cet argent au taux auquel le gouvernement emprunte pour des périodes similaires sur le marché libre, plus, comme je l'ai dit l'autre jour, un taux supplémentaire qui doit être de l'ordre de un huitième de 1 p. 100, mais je ne voudrais pas qu'on m'en tienne rigueur si ce n'est pas là le chiffre précis.

L'amendement présenté par M. Cook est un amendement à double tranchant dans la mesure où nous aurions à définir ce qu'est le taux du marché. Je voudrais également dire aux membres du comité que les ports qui empruntent de l'argent pourraient peut-être avoir des observations à faire à ce sujet. Par conséquent, je ne sais pas comment vous définiriez le taux d'intérêt du marché; il faut recourir à certains critères. Nous avons prévu dans ce projet de loi la détermination d'un taux

[Text]

the determination of a rate of interest that would be reflective of the normal practice of the Government of Canada in both borrowing and issuing securities that is consistent with past practice and enables a depositing port to earn a fair rate of return on their investment and enables the borrowing port to get the use of funds also at a reasonable rate of cost.

• 1045

The Chairman: Mr. Siddon.

Mr. Siddon: Mr. Chairman, Mr. Sinclair has not totally answered my question. There are private ports in Canada that have to go to the bank to borrow and they have to pay market rates and they would be somehow related to the prime rate—one or two per cent above prime depending on the duration of the loan. I think we all know what market rate implies: it is what other competitive businesses would have to pay for capital.

I think we also accept and acknowledge that local port corporations that have need of loans through this central banking function might well be entitled to some type of a subsidy, but the point that Mr. Cook's amendment is trying to cover is that it is not the money-making port that should be cross-subsidizing the interest rate to the other port that is borrowing. The Government of Canada should take that on its own neck. If they want to extend as another gesture of social equity or regional equity some favourable interest rate, then they should have the courage to come out and say they are going to subsidize that interest rate. Maybe they could take some political credit for it too. But it seems highly unfair that a port which is making money and would like to reinvest that money locally is instead required to deposit it in a central fund, because this bill requires that, I might say, and then be credited interest at the rate of 4 or 6 per cent. I know for a fact that the government pays 4 to 6 per cent on public service pension contributions and I think that that is really shameful when those are the hard earned contributions of government employees.

I asked Mr. Sinclair what Ridley Terminals Incorporated is paying to the treasury by way of interest on, I think, some \$80 million that has been loaned to it as the government's share. I would like to know what the rate of interest is that they are paying for that loan.

The Chairman: Mr. Sinclair.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, the government has not loaned any money to Ridley Terminals. The government has made an equity investment of some \$24 million in Ridley Terminals through the National Harbours Board. Ridley Terminals is borrowing their money on the open market with the benefit of a government guarantee up to the maximum amount.

Mr. Siddon: And there are no guarantees as to the rate of return to the government. It is an investment and, therefore, in a sense Ridley Terminals is getting 90 per cent of their capital interest free and if they never earn any dividends the govern-

[Translation]

d'intérêt qui reflèterait la pratique normale du gouvernement du Canada lorsqu'il emprunte et lorsqu'il émet des obligations, pratique conforme aux usages passés et qui permet à un port prêteur d'obtenir un rendement suffisant et qui permet au port emprunteur d'obtenir les crédits dont il a besoin à un coût raisonnable.

Le président: Monsieur Siddon.

M. Siddon: Monsieur le président, M. Sinclair n'a pas fini de répondre à ma question. Il existe au Canada des ports privés qui doivent emprunter à la banque aux taux du marché, c'est-à-dire un ou deux pour cent de plus que le taux préférentiel, selon la durée du prêt. Nous savons tous ce qui détermine le taux du marché: il est égal à ce que les entreprises concurrentes doivent payer pour obtenir des capitaux.

Tous nous reconnaissons que les conseils des ports locaux qui ont besoin d'emprunter à la banque devraient avoir droit à une subvention. M. Cook fait valoir que ce ne sont cependant pas les ports rentables qui devraient subventionner les autres ports qui empruntent à des taux d'intérêt élevés. C'est le gouvernement du Canada qui devrait le faire. Si le gouvernement décide, par souci d'équité sociale ou régionale de leur accorder un taux d'intérêt moins élevé, il lui faudrait avoir le courage de ses opinions et annoncer clairement qu'il a l'intention de subventionner ce genre d'emprunt. Cela servirait peut-être ses intérêts politiques. Il semble cependant fort injuste qu'un port rentable, qui pourrait réinvestir ses bénéfices dans la région, soit forcé de les verser à un fonds central, parce que les dispositions de ce projet de loi l'exigent, pour ne toucher ensuite que 4 ou 6 p. 100 sur sa mise. Je sais que le gouvernement verse entre 4 et 6 p. 100 sur les cotisations versées au régime de pensions de la Fonction publique et je trouve cela scandaleux, quand on songe qu'il s'agit de sommes que les employés du gouvernement ont gagné à la sueur de leur front.

J'ai demandé à M. Sinclair ce que la *Ridley Terminals Incorporated* versait au trésor, en intérêts, sur les quelques \$80 millions qui constituent la part que le gouvernement lui a prêtée. Quel est le taux d'intérêt sur cette somme?

Le président: Monsieur Sinclair.

M. Sinclair: Monsieur le président, le gouvernement n'a pas prêté d'argent à la *Ridley Terminals*. Le gouvernement a investi environ \$24 millions dans la société *Ridley Terminals*, par l'intermédiaire du Conseil des ports nationaux. La *Ridley Terminals* emprunte sur le marché libre mais elle jouit d'une garantie gouvernementale jusqu'à concurrence d'un certain montant.

M. Siddon: Et il n'y a pas de garantie quant au taux de rendement dont bénéficie le gouvernement. Il s'agit d'un investissement et par conséquent, cela signifie que la *Ridley Terminals* obtient 90 p. 100 de son capital, sans intérêt, et s'il n'y a

[Texte]

ment will never receive anything in return. In other words, the interest rate is nothing.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, the capital investment in Ridley Terminals, as I said, is \$24 million. The equity investment in Ridley Terminals is the sum of approximately \$24 million.

Mr. Siddon I am sure is aware that the Ridley coal terminal is in the order of some 10 times that number and that the difference between the equity investment and the total cost of the project is to be financed on the open market with a government guarantee.

The Chairman: Thank you.

Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: My questions have been asked by Mr. Siddon and clarified.

The Chairman: Question?

Mr. Cook.

Mr. Cook: Yes, I feel rather strongly about this, because it is all very well to say that this is standard government practice and so on, but you are forming the Canada Ports Corporation under the new board of directors and if that board decides in their wisdom that they want to take money from Vancouver, which they consider to be surplus—and the act also says they can determine what they consider surplus—and loan it to another port, they could do it given the way that legislation is written at the moment; they could do it, and give Vancouver 1 per cent interest on it if they felt so inclined. I do not think they should have the right to do that; I think they should have to borrow that money from a viable port at the market value of that money at the particular time. I do not think you should specify an interest rate, because obviously interest rates over the next 50 years will do some fluctuating, but at the same time if they are going to take money from the Port of Vancouver, then let us make sure that Vancouver gets the proper interest rate on it, not some arbitrary rate set by the Canada Ports Corporation.

The Chairman: Mr. Sinclair.

• 1050

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, if you read the whole clause in context, it should be noted that this is a requirement of a by-law which has to be approved by the Governor in Council. The Canada Ports Corporation does not have the unilateral right to set any sort of unfair or inequitable rate. It has to submit the by-law for the approval of the Governor in Council.

The Chairman: Thank you, Mr. Sinclair.

Mr. Cook: Could I respond to that, please? He responded to me and I think I am entitled to respond to it.

Mr. Siddon: Who will get the last word?

The Chairman: Respond, and that closes the debate.

[Traduction]

jamais de versement de dividende, le gouvernement ne touchera jamais rien. En d'autres termes, le taux d'intérêt est nul.

M. Sinclair: Monsieur le président, l'investissement gouvernemental dans la société *Ridley Terminals* est, comme je l'ai dit, de \$24 millions. Il s'agit d'une participation au capital qui représente \$24 millions.

Monsieur Siddon, vous savez sûrement que le terminus de charbon de la Ridley vaut dix fois cette somme et que la société doit chercher sur le marché libre, avec une garantie gouvernementale cependant, la différence entre la participation au capital et le coût total du projet.

Le président: Merci.

Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: M. Siddon a posé les questions que je voulais poser et j'ai obtenu les explications que je voulais.

Le président: Pouvons-nous voter?

Monsieur Cook.

M. Cook: Monsieur le président, cette question me tient à coeur car il est facile de dire qu'il s'agit d'une activité coutumière du gouvernement, etc. Néanmoins, vous formez la Société canadienne des ports qui aura un nouveau conseil d'administration. Si le port de Vancouver a un excédent de fonds, et la loi permet de déterminer ce qui sera considéré comme excédent, le conseil d'administration pourra très bien puiser à même ses fonds pour prêter à un autre port car le libellé des dispositions de ce projet de loi lui permet de le faire. On pourrait décider de ne verser qu'un pour cent d'intérêt à Vancouver. A mon avis, c'est inadmissible. On pourrait très bien emprunter à un port rentable mais en versant le loyer de l'argent exigé sur le marché à ce moment précis. Il ne faut donc pas préciser le taux d'intérêt car de toute évidence les taux d'intérêt oscilleront d'ici à 50 ans et alors, si l'on choisit d'emprunter au port de Vancouver, il faut veiller à ce qu'un taux d'intérêt raisonnable soit versé et non pas un taux arbitraire fixé par la Société canadienne des ports.

Le président: Monsieur Sinclair.

M. Sinclair: Monsieur le président, si vous lisiez tout l'article dans le contexte, vous constateriez qu'on exige l'adoption d'un règlement qui doit être approuvé par le gouverneur en conseil. La Société canadienne des ports n'a pas le droit de fixer unilatéralement un taux inéquitable. Il lui faut présenter un règlement qui doit être approuvé par le gouverneur en conseil.

Le président: Merci, monsieur Sinclair.

M. Cook: Puis-je répondre? M. Sinclair vient de répondre à une des mes questions et je crois que j'ai le droit de répliquer.

M. Siddon: Qui aura le dernier mot?

Le président: Allez-y, mais cela va clore le débat.

[Text]

Mr. Cook: Mr. Sinclair, in my view, neither do I trust the board that is likely to be on the Canada Ports Corporation any more than at the present time I trust the Governor in Council to set a fair interest rate for the port of Vancouver.

Some hon. Members: Shame!

Sub-amendment negatived.

Amendment carried.

Clause 10 as amended carried.

The Chairman: Clause 11 and 12 have been carried.

On Clause 13

Mr. Siddon: It is agreed we reopen Clause 13.

The Chairman: By unanimous consent, can we revert to Clause 13?

Some hon. members: Agreed.

The Chairman: Mr. Flis has proposed an amendment to Clause 13.

Mr. Siddon: Mr. Chairman, when we completed discussing Clause 13, Mr. Cook had an amendment which he proposed to take away and modify, which he has done. I do not know what your pleasure is.

The Chairman: I was just getting to that, Mr. Siddon.

In order to accommodate Mr. Cook's amendment, Mr. Flis, we would have to have unanimous consent of the committee to rescind the amendment which was adopted at the meeting of July 6, 1982. The amendment relates to Clause 13 and was proposed by Mr. Flis. He will give the reason why it should be done.

Mr. Flis: Yes, Mr. Chairman. I move that Clause 13 of Bill C-92 be amended (a) by striking out lines 8 to 13 on page 20, and substituting the following:

32.(1) The accounts and financial transactions of the Corporation shall be examined annually by an auditor to be appointed by the Governor in Council, on the recommendation of the Minister after consultation with the Board, and the auditor so appointed shall be paid by the Corporation.

(2) The Auditor General is eligible to be appointed auditor or joint auditor of the accounts and financial transactions of the Corporation.

(3) The auditor is entitled to have access at all convenient times to all books, accounts, records and documents of the Corporation and is entitled to require from the directors and officers of the Corporation such information and explanations as he deems necessary.

(4) The Corporation shall prepare or cause to be prepared in respect of each year financial statements of the Corporation in accordance with the practices recommended by the Canadian Institute of Chartered Accountants.

(5) The auditor appointed under subsection (1) shall audit annually the financial statements referred to in subsection (4) and, in connection therewith, after due examina-

[Translation]

M. Cook: Monsieur Sinclair, je ne fais pas plus confiance au conseil d'administration de la future Société canadienne des ports qu'au gouverneur en conseil actuel pour établir un taux d'intérêt équitable qui sera versé au port de Vancouver.

Des voix: Honte!

Le sous-amendement est rejeté.

L'amendement est adopté.

L'article 10 tel qu'amendé est adopté.

Le président: Les articles 11 et 12 sont adoptés.

L'article 13.

M. Siddon: Nous avons convenu de revenir à l'article 13.

Le président: Y a-t-il consentement unanime pour revenir à l'article 13?

Des voix: D'accord.

Le président: M. Flis a proposé un amendement à l'article 13.

M. Siddon: Monsieur le président, après la discussion sur l'article 13, M. Cook a demandé de revoir, pour le modifier, un amendement qu'il propose à cet article. Que comptez-vous faire à cet égard?

Le président: J'y venais justement, monsieur Siddon.

Monsieur Flis, pour nous rendre à la demande de M. Cook, il nous faut obtenir le consentement unanime des membres du comité pour annuler l'amendement qui a été adopté à la réunion du 6 juillet 1982. Il s'agit d'un amendement à l'article 13 proposé par M. Flis, qui nous donnera des explications.

M. Flis: Monsieur le président, je propose que le projet de loi C-92 soit modifié par a) substitution, aux lignes 7 à 12, page 20, de ce qui suit:

32.(1) Les comptes et opérations financières de la Société doivent être examinés chaque année par un vérificateur nommé par le gouverneur en conseil, sur recommandation du Ministre après consultation du conseil. Le vérificateur nommé reçoit les honoraires que lui verse la Société.

(2) Le vérificateur général peut être nommé vérificateur ou covérificateur des comptes et opérations financières de la Société.

(3) Le vérificateur peut, à tout moment raisonnable, consulter les livres, comptes, dossiers et documents de la société et réclamer de ses administrateurs et employés les renseignements et explications qu'il juge nécessaires.

(4) La Société doit établir ou faire établir, pour chaque année, conformément aux recommandations de l'Institut canadien des comptables agréés, ses états financiers.

(5) Le vérificateur nommé conformément au paragraphe (1) doit, chaque année, vérifier les états financiers visés au paragraphe (4) et, relativement à ces états, après examen

[Texte]

tion of the accounts and financial transactions of the Corporation, shall report concurrently to the Minister and the Board whether, in his opinion,

(a) the corporation has kept proper books of account; and

(b) the financial statements of the Corporation are in agreement with the books of account and were prepared on a basis consistent with that of the preceding year and present fairly the financial position of the Corporation and the results of its operations,

and the auditor shall call attention to any other matters falling within the scope of his examination that in his opinion should be brought to the attention of the Minister.

(6) The Corporation shall, as soon as possible, but in any case within four months after the termination of each calendar year, submit to the Minister an annual report in such form as he may prescribe relating to the activities of the Corporation for the year and including the financial statements of the Corporation in respect of the year, the auditor's report thereon and the reports submitted under subsection 31(6) of Schedule I in respect of the year, and the Minister shall lay the report before Parliament.

(7) Every report laid before Parliament under subsection (6) stands permanently referred to any Committee of Parliament established for the purpose of reviewing matters relating to transportation.

(b) by striking out lines 30 and 31 on page 20 and substituting the following:

port corporation to lend to the Corporation, for a period specified by the Corporation, so much of the money administered

(c) by striking out line 41 on page 20 and substituting the following:

tion to lend to the Corporation, for a period specified by the Minister, so

(d) by striking out line 13 on page 21 and substituting the following:

tion or a local port corporation to pay to the Receiver General as

(e) by striking out lines 17 and 18 on page 21 and substituting the following:

excess of the amount required for its purposes.

Because of motions put forward by Mr. Forrestall and a sub-amendment by Mr. Benjamin, in keeping with the same wording, et cetera, our legal advice is that we have to remove in subclause 6 the word "calendar", because Mr. Forrestall refers to the financial year. The simplest way of doing this is that I would ask for unanimous consent that the motion I presented be rescinded and I will just re-submit the same motion omitting the word "calendar", if that would be acceptable.

Some hon. members: Agreed.

[Traduction]

des comptes et des opérations financières de la Société, il doit présenter, tant au Ministre qu'au conseil, un rapport dans lequel il précise, si à son avis,

a) la société a tenu les livres de comptabilité appropriés; et

b) les états financiers de la Société sont conformes aux livres de comptabilité, ont été établis selon une méthode compatible avec celle de l'année précédente et reflètent fidèlement la situation financière de la Société et le résultat de ses opérations.

Dans le cadre de son examen, il doit signaler toute autre situation qui, à son avis, doit être portée à l'attention du Ministre.

(6) aussitôt que possible, mais dans un délai de quatre mois après l'expiration de chaque année civile, la Société doit soumettre au Ministre un rapport sur ses activités pendant l'année en question, y compris les états financiers établis conformément au paragraphe (4), le rapport du vérificateur général y afférent et le rapport soumis en vertu du paragraphe 31(6) de l'annexe I pour cette même année; le Ministre doit déposer le rapport devant le Parlement.

(7) Le rapport présenté au Parlement en vertu du paragraphe (6) est automatiquement déferé au comité du Parlement chargé d'examiner les questions relatives au transport.

b) substitution, à la ligne 30, page 20, de ce qui suit:

tions, qu'elle lui prête, pour une période fixée par la Société, la part des fonds

c) substitution, aux lignes 36 et 37, page 20, de ce qui suit:

locale qu'elle lui prête, pour une période fixée par le Ministre, la part des fonds qu'elle gère qui, de l'avis de celui-ci,

d) substitution, à la ligne 12, page 20, de ce qui suit:

Société ou une société de port locale verse au receveur général, à titre

e) substitution, à la ligne 15, page 21, de ce qui suit:

saire à ses fins.

Le libellé de l'amendement de M. Forrestall et du sous-amendement de M. Benjamin, contient l'expression «civile», au paragraphe 6. Notre contentieux nous signale qu'il s'agit ici de l'exercice financier. La façon la plus simple de procéder est d'annuler la motion d'amendement, du consentement unanime, et de la présenter de nouveau, en supprimant le mot «civile», si vous êtes d'accord.

Des voix: D'accord.

[Text]

Amendment carried.

The Chairman: We would have to have, in addition, unanimous consent to rescind another amendment which was adopted at the committee meeting on July 6 to the same clause. This was proposed by Mr. Forrestall and was further amended by Mr. Benjamin. The reason is that we have to get the correct numbering of the amendment in the bill. Shall the amendment be rescinded?

Amendment rescinded.

The Chairman: It is moved by Mr. Forrestall, seconded by Mrs. Mitchell, that:

• 1055

32.2 Every other direction under Section 22.1(4) stands permanently referred to any committee of Parliament established for the purpose of reviewing matters relating to transportation, and

32.3 For the purpose of Section 32, "year" means financial year of the Corporation.

Amendment agreed to.

The Chairman: Mr. Cook withdrew his previous amendment to come back with a newly worded amendment to Clause 13 at page 20. Mr. Cook, please.

Mr. Cook: The amendment is that Bill C-92 be amended at page 20 by deleting lines 28 to 49 and adding immediately after line 27 the following:

Separate accounts shall be kept for each local port corporation under the jurisdiction of the Canada Ports Corporation, and for each work or property transferred to it for administration, management or control and the revenues derived therefrom shall be assigned exclusively for the purposes of each such local port corporation or work or property.

(2) A local port corporation may lend to the Canada Ports Corporation or to any other local port corporation funds the lending local port corporation considers to be in excess of its capital requirements.

The purpose of the amendment is to give the autonomy to the individual port to determine what it considers surplus itself and to not allow the Canada Ports Corporation to determine, in its wisdom, so-called, what is excess at any given port, because I can see nothing but disputes arising between the senior body and the local port corporation if the senior body tells them what is surplus and the local port corporation says that it is not surplus. Let us have the authority where it should be, with those earning the money in the local port corporation.

There is one other reason for the amendment. Nothing is more damaging to the morale of the executives and people working in a local port corporation than, if they do a tremendously good job, make a good deal of money, to see it whisked away from their port for other purposes. All that leads to is

[Translation]

L'amendement est adopté.

Le président: En outre, il nous faut obtenir le consentement unanime pour annuler un autre amendement qui a été adopté à ce même article, à la séance du 6 juillet. L'amendement a été proposé par M. Forrestall et il a été ensuite amendé par un sous-amendement de M. Benjamin. Il nous faut procéder ainsi pour la numérotation des paragraphes. L'amendement est-il annulé?

L'amendement est annulé.

Le président: M. Forrestall, appuyé par M^{me} Mitchell, propose que:

32.2 Tout autre document préparé en vertu de l'article 22.1(4) est automatiquement déferé à un comité du Parlement chargé d'examiner les questions relatives au transport, et

32.3 Aux termes de l'article 32, «année» signifie l'exercice financier de la Société.

L'amendement est adopté.

Le président: M. Cook a retiré son amendement à l'article 13, page 20, et désire le présenter de nouveau, en ayant modifié le libellé. Monsieur Cook.

M. Cook: Je propose que le bill C-92 soit modifié par substitution, aux lignes 25 à 42, page 20, de ce qui suit:

La Société canadienne des ports doit tenir des comptes distincts pour chacune des sociétés de port locales qui relèvent de la Société canadienne des ports, et pour toute installation ou biens immeubles qui lui sont confiés pour qu'elle les administre, gère ou contrôle et les recettes qui en découlent doivent être affectées exclusivement à la Société de port locale, aux installations ou aux biens immeubles dont elles proviennent.

(2) Une société de port locale peut prêter à la Société canadienne des ports ou à toute autre société de port locale des fonds qui, de l'avis de la Société de port locale, excède la somme nécessaire à son immobilisation.

Le but de cet amendement est de donner au port individuel l'autonomie pour déterminer ce que chacun d'entre eux considère comme somme excédentaire si bien que ce ne sera pas la Société canadienne des ports qui déterminera, dans sa prétendue sagesse, ce qui constitue une somme excédentaire; en effet, il ne peut que surgir des différends entre la Société et une société de port locale, si la Société se mêle de déterminer ce qui constitue un excédent alors que la société locale ne serait pas du même avis. Donnons donc le pouvoir à qui de droit, à qui réalise les gains, c'est-à-dire les sociétés de port locales.

Il y a autre chose qui motive cet amendement. Il n'y a rien de plus décourageant pour les administrateurs d'une société de port locale que de voir les gains qu'ils ont obtenus par leur travail et leur efficacité, leur être soufflés pour être donnés à un autre port. Tout cela engendre l'inefficacité: les administra-

[Texte]

inefficiency: what difference does it make whether we make a buck or not because the senior corporation is going to whisk it away and use it somewhere else? It should be the local port corporation to determine what its own surplus is and what moneys it has available for loaning to other local port corporations or to the Canada Ports Corporation. That is the purpose of the amendment.

The Chairman: It is moved by Mr. Cook that Bill C-92 be amended at page 20 by deleting lines 28 to 49 and adding immediately after line 27 the following . . . Shall I dispense?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Mr. Siddon.

Mr. Siddon: Mr. Chairman, as we determined when we debated this clause a couple of days ago, the intent of Mr. Cook's amendment, in the first part, to give the local port corporation authority over its own accounts, does not in any way modify the present provisions under Section 31 of the National Harbours Board Act while as the present bill as written it severely alters that situation.

At the same time, Mr. Cook wanted to reflect in the amendment an obvious indication that local port corporations are not going to be selfish about this. They are naturally going to be happy to deposit their surplus earnings to a central fund rather than a private bank, provided, hopefully, that a reasonable rate of interest is credited to those deposits. It is not a question of selfishness here, but it is a question of whether Ottawa can overbear upon the long-range plans of the local port corporation and the short-term financial requirements of that corporation, or whether the financial administration can be decentralized to the local port corporation to the extent that they make their daily business decisions in terms of their budgeting and spending, and the accounting of that, without having to have Ottawa back-checking every decision and keeping every record.

I know the NDP has said that they favour this bill as an improvement over the previous legislation, as provided in the National Harbours Board Act.

• 1100

I also know the NDP members from British Columbia are as concerned as we are about the need for a degree of autonomy at a port as far from Ottawa as is the port of Vancouver. I must point out that the present bill, C-92, as presented takes away from the autonomy presently provided under Section 31 of the National Harbours Board Act, which provided—if we look at the right hand panel on page 28—that separate accounts shall be kept for each harbour under the jurisdiction of the board and for each work or property transferred to it. That is not reflected in the present Bill C-92 as written, so the first part of Mr. Cook's amendment is an attempt to reinstate that provision that each particular property will keep separate accounts, separately administered, and that the revenues derived therefrom, as pointed out in Section

[Traduction]

teurs se diront qu'ils n'ont rien à gagner en travaillant dur car la Société va utiliser le fruit de leur travail ailleurs. Il devrait donc appartenir à la Société de port locale de déterminer ce qui constitue un excédent et quelle sommes elle est disposée à prêter à d'autres sociétés locales ou à la Société canadienne des ports. C'est le but de mon amendement.

Le président: M. Cook propose que le bill C-92 soit modifié par substitution, aux lignes 25 à 42, page 20 . . . Dois-je lire l'amendement?

Des voix: Non.

Le président: Monsieur Siddon.

M. Siddon: Monsieur le président, quand nous avons discuté de cet article il y a quelques jours, nous avons constaté que la première partie de l'amendement de M. Cook, qui donnerait aux sociétés de port locales le contrôle de leurs propres comptes, ne modifie en rien les dispositions actuelles de l'article 31 de la Loi sur le conseil des ports Nationaux alors qu'étant donné les dispositions du projet de loi à l'étude, le statu quo est modifié.

De plus, l'amendement de M. Cook indique bien que les sociétés de port locales ne seront pas nécessairement égoïstes. Elles ne demanderont pas mieux que de verser leur excédent de gains à un fonds central plutôt que de les déposer dans une banque dans la mesure où elles obtiendront un taux d'intérêt juste. Il n'est pas question d'égoïsme ici mais d'empêcher Ottawa d'avoir barre sur la planification à long terme et les besoins financiers à court terme d'une société de port locale. Il s'agit de veiller à ce que l'administration financière soit décentralisée, qu'elle soit le fait des sociétés de port locales qui devraient être en mesure de prendre quotidiennement les décisions qui s'imposent du point de vue budgétaire et des dépenses, de tenir leur propre comptabilité, sans qu'Ottawa s'immisce constamment dans leurs affaires.

Je sais que les représentants néo-démocrates ont dit que le projet de loi constituait une amélioration par rapport à la Loi sur le conseil des ports Nationaux.

Les députés néo-démocrates de la Colombie-Britannique tiennent tout autant que nous à ce que les ports gardent une certaine autonomie surtout quand on songe que le port de Vancouver est très loin d'Ottawa. Je vous rappelle que les dispositions du Bill C-92, réduisent l'autonomie que confère l'article 31 de la Loi sur le conseil des ports nationaux. Vous n'avez qu'à vous reporter à la page 20a et vous constaterez qu'aux termes de la loi actuelle, il doit être tenu des comptes distincts pour chaque port relevant du conseil et pour chaque ouvrage ou bien qui lui est transféré. Ces dispositions sont absentes du Bill C-92 et par son amendement, M. Cook vise à les réinstaurer pour qu'il y ait un compte distinct pour chaque bien, que l'administration soit distincte et que les recettes qui en proviennent, tel que le précise l'article 31 de la loi actuelle,

[Text]

31 of the existing act, shall be assigned exclusively for the purposes of each such harbour or work or property.

Now, if our friends in the NDP—and I think they will agree with this—are really concerned about preserving at least the status quo for the port of Vancouver, then I hope they and the members opposite will see that this amendment is essential, that the present legislation as written will deny that degree of local autonomy which was already provided for under the National Harbours Board Act. At the same time, through Mr. Cook's subamendment 2, we make it quite clear that the local port corporation would be anxious and pleased to lend their surplus funds into the government's central bank account rather than some private banking institution. I think that is a commendable gesture on Mr. Cook's part. He is, of course, concerned about the interest that will be paid against those revenues.

I think we can all see what the amendment is trying to achieve. It is trying to merely maintain the situation as it presently exists under the National Harbours Board, and to prevent a degree of centralization which we for one in this party feel is clearly evident in the bill, and which we reject.

The Chairman: Mrs. Mitchell.

Mrs. Mitchell: Thank you, Mr. Chairman. I would just like to point out to Mr. Siddon that I think it was not only the opinion of the NDP, but also some of his colleagues in the Conservative Party, who have worked for many years on this bill and who have travelled from coast to coast, that there were some improvements in this bill over previous legislation. I think that needs to be in the record.

The other thing is that we of course do feel quite strongly that ports such as the Port of Vancouver . . . I do not think we should keep referring only to Vancouver; I would like to hear from some of the people who know more about the port of Montreal as well. We do feel very strongly that there must be flexibility for a local port to be able to improve their facilities to certainly be competitive with other ports and to do so without being hamstrung by a central bureaucracy and also by the central political decision-making structure. So we agree.

Over the past year and a half I have met with quite a number of people connected with the Port of Vancouver and the City of Vancouver about this matter. The major concern of the Economic Advisory Council of the City of Vancouver was regarding surplus funds. We do have a motion for this as well, which covers the same point in slightly different wording.

The only thing that I would be a little bit concerned about in this motion, and perhaps Mr. Cook could explain this, is what is the intent of the word "exclusively"? Certainly as well as endorsing the principle of local autonomy to the greatest degree possible, we also see public ports as being a national responsibility in that there should be some fair sharing, provided that the capital expenditures—

[Translation]

soient assignées exclusivement aux fins de chacun des ports, ouvrages ou biens.

Si nos amis néo-démocrates tiennent vraiment à préserver le *statu quo* pour le port de Vancouver, ils se rendront vite compte que cet amendement est essentiel, comme les membres de l'autre côté du reste, et que les dispositions du projet de loi suppriment l'autonomie locale conférée actuellement en vertu de la Loi sur le Conseil des ports nationaux. Par ailleurs, la deuxième partie du sous-amendement de M. Cook précise bien que les sociétés de ports locales ne demanderont pas mieux que de verser les fonds excédentaires à un compte gouvernemental de la banque centrale plutôt qu'à une banque privée. Je pense qu'il faut féliciter M. Cook de son initiative. Ce qui le préoccupe avant tout c'est le taux d'intérêt qui sera versé pour ces recettes.

Le but de l'amendement est donc très clair. Il s'agit de maintenir le *statu quo* et d'interdire la trop grande centralisation qui nous semble évidente d'après les dispositions du projet de loi et que nous rejetons.

Le président: Madame Mitchell.

Mme Mitchell: Merci, monsieur le président. Je tiens à rappeler à M. Siddon que non seulement les néo-démocrates, mais également ses collègues du Parti conservateur qui ont travaillé de nombreuses années à la rédaction de ce projet de loi et ont voyagé d'un bout à l'autre du Canada, étaient d'avis que les nouvelles dispositions constituaient une amélioration par rapport à l'ancienne loi. Je pense que cette précision s'impose.

D'autre part, même si les intérêts du port de Vancouver nous tiennent à coeur, il ne s'agit pas uniquement de Vancouver. J'aimerais que ceux qui connaissent bien la situation du port de Montréal nous donnent leur opinion. Nous estimons que les sociétés de port locales doivent avoir la possibilité d'améliorer leurs installations pour relever le défi de la concurrence des autres ports et pour ce faire, ils ne doivent pas être paralysés par la bureaucratie centrale ou par des mécanismes centraux de prises de décision. Nous sommes donc d'accord.

Depuis 18 mois environ, je discute de ces questions avec des gens qui connaissent bien la situation du port de Vancouver et de la ville de Vancouver. La principale préoccupation du conseil consultatif économique de la ville de Vancouver a trait aux fonds excédentaires. Quant à nous, nous entendons présenter une motion qui couvre sensiblement le même sujet, avec un libellé différent cependant.

Dans la motion de M. Cook, je relève l'expression «exclusivement». M. Cook pourrait-il nous expliquer l'intention de cette expression? Tout en reconnaissant le principe de l'autonomie locale dans toute la mesure du possible, nous considérons également les ports publics comme une responsabilité nationale, qui devrait bénéficier d'un partage équitable, dans la mesure où les dépenses d'immobilisation . . .

[Texte]

The Chairman: Order, please. It is difficult to hear.

Mrs. Mitchell.

Mrs. Mitchell: Yes; regarding the term "exclusively", I think our concern would be that under a national ports policy—provided that the needs of a specific profit-making port are met, and that includes some long range planning and improvements—we would not object to funds at that point, surplus funds, being available for other ports. But, as we said in the earlier motion, we think that there should be a fair interest for that money, and that it should be available to the local port.

• 1105

The Chairman: Are there any other points to be raised?

Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: I just cannot help interjecting that I wish Halifax, Saint John, Trois-Rivières, Quebec City, Montreal, St. John's in Newfoundland, Chicoutimi and—

The Chairman: The Port of Miramichi

Mr. Forrestall: —the Port of Miramichi were all going to be as wealthy as the Port of Vancouver.

No, I have no questions.

The Chairman: Mr. McCain.

Mr. McCain: Mr. Chairman, I do not wish to disagree with my senior in this committee, but I do not think that it is a matter of wealth. I think there has to be an element of constraint upon expenditures from the federal authority with respect to our ports. We do not want a repetition of the first third of this century, which precipitated the National Harbours Board Act in the first place; that we do not want. But I do think that the constraints this bill puts upon the freedom of action of any port are excessive. I think that this amendment is a step in the direction that would give to the ports of Canada an element of independence that I think they require.

There is nothing wrong with a banking system for ports and their profits, but I think there is something wrong with the constraints that can be exercised by the new authority and by the minister. I am very much in sympathy with the idea of controlling what appear to be excessive expenditures in the ports, to the long-term detriment of the individual port. That is inherent in this bill. But I am very concerned about the liberty of use of any profit that may accrue to any port anywhere in Canada, and I do not think that it should be the case. I think that the independence they perceive should in fact be expressed in the bill, and I do not think the independence they perceive is in fact expressed in the bill.

The Chairman: Thank you, Mr. McCain.

Do you have another question, Mr. Siddon?

[Traduction]

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît. Il est difficile d'entendre.

Madame Mitchell.

Mme Mitchell: C'est le mot «exclusivement», qui nous fait tiquer. En vertu d'une politique nationale des ports, dans la mesure où les besoins d'un port rentable précis sont satisfaits, et cela sous-entend une planification et des améliorations à long terme, nous ne voyons pas d'inconvénient à ce que des fonds excédentaires soient mis à la disposition d'autres ports. Néanmoins, comme nous le signalons dans une motion déposée plus tôt, nous pensons qu'il faudrait verser un taux d'intérêt équitable sur ces recettes mais qu'elles devraient être mises à la disposition des sociétés de port locales.

Le président: Y a-t-il d'autres remarques?

Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Je ne puis m'empêcher d'intervenir car je souhaite que Halifax, Saint Jean, Trois-Rivières, Québec, Montréal, Saint Jean Terre-Neuve, Chicoutimi et . . .

Le président: Le port de Miramichi.

M. Forrestall: . . . le port de Miramichi soient aussi prospères que le port de Vancouver.

Je n'ai pas de question.

Le président: Monsieur McCain.

M. McCain: Monsieur le président, je ne veux pas contredire mes collègues plus anciens au comité mais à mon avis, ce n'est pas une question de prospérité. Je pense qu'il faut imposer certaines restrictions aux dépenses du pouvoir fédéral dans nos ports. Nous ne voulons pas revenir à la situation du premier tiers de ce siècle qui a nécessité l'adoption en catastrophe de la Loi sur le conseil des ports nationaux. Nous ne voulons pas que cela se reproduise. J'estime cependant que les restrictions que les dispositions du bill imposent à la liberté d'action d'un port donné sont excessives. J'estime que cet amendement est un pas dans la bonne direction, qu'il permettra aux ports canadiens d'acquérir l'indépendance dont ils ont besoin.

Je ne vois pas d'inconvénient à la constitution d'un fonds pour recueillir les gains des ports mais je pense que les restrictions que la nouvelle société et le ministre pourraient leur imposer ne sont pas souhaitables. Je trouve excellente l'idée de contrôler ce qui pourrait sembler des dépenses excessives dans les ports, car à long terme, cela ne peut être qu'au détriment des ports individuels. Cette notion est inhérente au projet de loi. Il ne faudrait cependant pas sacrifier la liberté d'utilisation des recettes car cela aurait des conséquences néfastes. Je pense que l'indépendance des ports devrait être reconnue dans le projet de loi, et ce n'est pas le cas actuellement.

Le président: Merci, monsieur McCain.

Voulez-vous poser une autre question, monsieur Siddon?

[Text]

Mr. Siddon: Yes. I have just one final observation, Mr. Chairman.

The concern expressed by Mrs. Mitchell with respect to the word "exclusively", I think, is offset by subclause (2) of the sub-amendment, which recognizes that the prerogative and the desire of local port corporations to contribute their surplus funds to the central bank account. I think the issue here is not really one of whether or not successful ports will want to share their revenue; it is not a matter of redistribution of income, but a matter of generating the maximum income.

I think that, when we compare the growth of western North American ports and see the extent to which Vancouver has fallen short, we have seen the profitability of the Port of Vancouver and the potential of the Port of Prince Rupert frustrated and restrained at a time when they could have gone ahead much more rapidly, accrued much larger surpluses and, therefore, had more to share in the development of other less-successful ports.

It is not a matter of hoarding wealth, Mr. Chairman; it is a matter of generating more wealth by reducing and relieving some of the restraints and delays and Ottawa interference that have prevented the Port of Vancouver, and perhaps the Port of Prince Rupert—and maybe that applies to the Port of Saint John and the Port of Montreal—from going ahead with more independence of thought and more entrepreneurialism. If that is freed up and not subject to the back-tracking decisions of the National Harbours Board in Ottawa or the Canada Ports Corporation and its board, and the minister, I suspect that in total we will generate more wealth and have more to share and that all of Canada's ports will do better. That is my philosophical approach.

I would like to point out the minister's statement in the House, as I stated two days ago, at page 18825 of Hansard. I asked the minister whether the total surplus funding earned for the Port of Vancouver will be available on a first-call basis for the development of the port, and Mr. Pepin said, as recorded in Hansard, that it will. He repeated that in two separate sub-confirmations when I repeated the question: It will be available on a first-call basis for the development of that port.

Now, unless this amendment is accepted, I think that this legislation is in contradiction with the undertaking the minister made in the House. I would demand an explanation of that. If the government does not see fit to accept these amendments, this particular amendment, then I am going to call the minister to account for the contradiction between his commitment before the House and what this bill presently provides for.

• 1110

The Chairman: From the point of view of the word "exclusively", I was aware that Mrs. Mitchell had put that question, and I intend to get back to Mr. Cook on it. But I wanted to hear from Mr. Sinclair first, because when Mr. Cook speaks next it ends the debate.

[Translation]

M. Siddon: Oui. Je voudrais faire une dernière remarque.

M^{me} Mitchell a relevé le mot «exclusivement». Le paragraphe (2) du sous-amendement doit pouvoir l'apaiser car on reconnaît que les sociétés de port locales ont la prérogative de verser à un compte de la banque centrale leurs fonds excédentaires. Ce qui est en cause ici ce n'est pas le désir des ports prospères de partager leurs recettes, car il s'agit ici, moins de redistribution que de trouver le moyen de maximiser les recettes.

On n'a qu'à comparer la croissance des ports nord américains de la côte ouest pour constater que Vancouver a été lésé. La rentabilité du port de Vancouver et le potentiel du port de Prince-Rupert ont été paralysés à un moment où ces deux ports auraient pu se développer, augmenter leurs gains et par conséquent, contribuer à l'expansion des ports moins prospères.

Monsieur le président, il ne s'agit pas ici d'endiguer la prospérité mais bien de l'accroître en réduisant les contraintes et les retards. L'intervention d'Ottawa a empêché le port de Vancouver, et peut-être ceux de Prince-Rupert, de Saint-Jean et de Montréal, de progresser grâce à une plus grande liberté d'action et à plus d'initiative. Si ces entraves sont supprimées, si désormais, les décisions ne sont pas sujettes à la sanction du Conseil des ports nationaux à Ottawa ou de la nouvelle Société canadienne des ports et son conseil d'administration, ou encore du ministre, il en résultera une plus grande prospérité et tous les ports canadiens s'en trouveront mieux. Voilà ma thèse.

Je voudrais vous rappeler la déclaration du ministre à la Chambre, à qui j'ai posé une question que l'on trouvera à la page 18825 du Hansard. Je lui ai demandé en effet si la somme totale des recettes excédentaires du port de Vancouver sera mise en priorité à la disposition du port pour son expansion, et M. Pepin a dit, et le Hansard en témoigne, que ce serait le cas. Il l'a répété deux fois car j'ai posé la question de nouveau: il a dit que ces sommes seraient à la disposition du port en priorité.

A moins que l'on adopte cet amendement, les dispositions du projet de loi contrediront cet engagement pris par le ministre à la Chambre. Si le gouvernement refuse d'accepter ces amendements, je demanderai au ministre de m'expliquer la contradiction entre l'engagement qu'il a pris à la Chambre des communes et les dispositions actuelles du projet de loi.

Le président: Pour ce qui est «d'exclusivement», je sais que M^{me} Mitchell en a parlé, j'ai l'intention de revenir à M. Cook à ce sujet. Je veux cependant attendre la réaction de M. Sinclair. La prochaine fois que M. Cook aura la parole, ce sera pour clore le débat sur cet amendement.

[Texte]

Mr. Forrestall: Could I just insert a question that Mr. Sinclair might like to respond to?

The Chairman: Yes.

Mr. Forrestall: I wonder, Mr. Chairman, if, when he is responding, the administrator could deal with the principle implicit in the second part of Mr. Cook's amendment, where it suggests:

(2) A local port corporation may lend to the Canada Ports Corporation or to any other local port corporation funds the lending local port corporation considers to be in excess of its capital requirements.

Well, would you just comment on the principle of direct exchange of moneys between ports?

The Chairman: Mr. Sinclair, please.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, I have referred previously to amendments that the government proposes to bring in immediately after this to change the word "transfer" to "lend". These should respond to a lot of the concern that the members have. With those amendments, the commitments the minister made in the House are met 100 per cent.

What I find interesting is that, in this whole subject of the central banking concept and the way it works, it has been endorsed by the Vancouver Port Authority, which is the individual port most directly concerned.

Secondly, I would point out that what is proposed here in (1) and (2) are almost contradictory of one another. It says "exclusively to the port", and then it says that it may lend.

I would also point out that leaving the initiative with the local port corporation in fact totally frustrates the central banking concept for which, I believe, most members have a certain sympathy.

Finally, in response to Mr. Forrestall's question, I would point out that, by lending from one port directly to another port, the lending port is falling into the very trap that members on the Conservative side have pointed out, as to whether or not the funds would be available to come back.

That guarantee can only be made through the central banking concept. I would suggest very strongly that the amendments here would in fact be an impediment that way. The idea of the central banking concept has been to make temporarily surplus funds available for port investment uses in other parts of the country. This has been a principle endorsed by all the ports involved. It is one which I think is extremely valuable and which should not be lost sight of.

This amendment would in fact, in my opinion, completely undermine the central banking concept, to the detriment, I think, of borrowing ports, but it also would seriously impair the viability of the lending ports to the point where a lending port, I would suggest, might be very reluctant to lend its funds without a security to get them back. And it is only through the central banking concept that they could have that security to get the money back when they needed it.

[Traduction]

M. Forrestall: Puis-je ajouter une question à laquelle pourrait répondre M. Sinclair?

Le président: Oui.

M. Forrestall: Je me demande si l'administrateur, au moment de répondre, pourrait traiter du principe de la deuxième partie de l'amendement de M. Cook où il est prévu ce qui suit:

(2) Une société de port locale peut prêter à la Société canadienne des ports ou à n'importe quelle autre société de port locale les fonds qu'elle considère excédentaires à ses besoins en capitaux.

En d'autres termes, l'administrateur pouvait-il parler de cette question des échanges directs de fonds entre ports?

Le président: Monsieur Sinclair.

M. Sinclair: J'ai déjà parlé d'amendements que le gouvernement entend proposer tout de suite après cette étape de façon à remplacer le terme «transférer» par «prêter». Ces amendements devraient apaiser bien des objections des membres du Comité. De cette façon, l'engagement que le ministre a pris à la Chambre sera respecté à 100 p. 100.

Ce que je trouve intéressant au sujet de ce débat c'est que la notion de centralisation des opérations bancaires et son application ont été acceptées par l'administration du port de Vancouver, qui est celle qui est le plus directement touchée.

Deuxièmement, je voudrais faire remarquer que les dispositions proposées en (1) et (2) sont presque contradictoires. D'abord, on dit «exclusivement au port», ensuite, on indique que le prêt est possible.

Par ailleurs, laisser l'initiative à la Société de port locale revient à aller à l'encontre de la notion de la centralisation des opérations bancaires, notion avec laquelle la plupart des membres du Comité sont d'accord d'après moi.

Enfin, en réponse à M. Forrestall, je dirai qu'en permettant les prêts directs d'un port à un autre le danger est que les fonds ne soient pas disponibles au port prêteur en temps opportun. Et les députés conservateurs ont justement fait allusion à ce danger auparavant.

Il ne peut y avoir de garantie que dans la notion de centralisation des opérations bancaires. Je soutiens fermement que ces amendements nuiraient à son application. L'idée de la centralisation des opérations bancaires est de faire en sorte que les excédents puissent être utilisés temporairement pour d'autres ports du pays. C'est le principe qu'ont appuyé tous les ports. J'estime personnellement qu'il est très louable, qu'il doit être maintenu.

A mon avis, cet amendement en particulier mine la notion de centralisation des opérations bancaires au détriment des ports emprunteurs. Il pourrait également sérieusement nuire au port prêteur en ce sens que ceux-ci pourraient hésiter à prêter sans des garanties absolument fermes. Ce n'est qu'en faisant appel à la notion de centralisation des opérations bancaires qu'on pourrait avoir ces garanties, c'est-à-dire qu'on

[Text]

The Chairman: Thank you, Mr. Sinclair.

Mr. Flis, did you wish to comment now?

Mr. Flis: No, that is all right.

The Chairman: Mr. McCain.

Mr. McCain: Mr. Chairman, I cannot think that the committee or the public should be left with the perception that the only ports which are competitive in Canada are Vancouver and Seattle as an example. I do not think any ports in Canada are in any more a competitive position than are the ports of Halifax and Saint John, or any other port along the Atlantic coast.

The decision making process, I think, really should, in respect to business transactions and certain other facilities which are required, be more in the hands of the local port, so that it can in fact make a decision on the spot without reference.

So I just wanted to remove any doubt about the competitive nature of Atlantic ports versus the western ports. They are at least equally competitive, and they are in dire need of on-the-spot decision making capability without too much interference.

• 1115

Mr. Siddon: Hear! Hear!

The Chairman: Thank you, Mr. McCain.

Mr. Cook. This terminates the debate on this amendment.

Mr. Siddon: Could I make just one objection, then, Mr. Chairman, in response to Mr. Sinclair's remark? He said the Port of Vancouver accepts the central banking concept. There is no one in this party who rejects the central banking concept. I want to make very clear that there is a considerable distinction between a central banking concept and a centralizing of financial administration. Central banking has to do with long-term capital and deposits of surplus. Centralized financial administration, on the other hand, is a very different creature in that it removes from the local port corporation the authority to manage its day-to-day affairs and to keep its own records. This bill centralizes both, and I am sure Mr. Fred Spoke would not agree to the centralization of the financial administration.

The Chairman: Mr. Cook. Mrs. Mitchell.

Mrs. Mitchell: Yes, Mr. Chairman, just referring to the point that was raised by Mr. Sinclair, I wonder if Mr. Cook would consider an amendment to delete the phrase under (2), "or to any other port corporation", which might deal with the problem of one port loaning directly to another and not being able to get those funds back. Perhaps he could respond. I do not know what the procedure is at this point, but that might be one—

[Translation]

pourrait être sûr de retrouver son argent au moment où on en aurait besoin.

Le président: Merci, monsieur Sinclair.

Vous voulez dire quelque chose, monsieur Flis?

M. Flis: Non.

Le président: Monsieur McCain.

M. McCain: Je ne voudrais pas que le Comité ou public canadien ait l'impression que les seuls ports concurrentiels sont ceux de Vancouver ou de Seattle, par exemple. Les ports d'Halifax, de Saint-Jean, les autres ports de la Côte Atlantique, sont tout aussi concurrentiels.

Le pouvoir de décision, relativement aux transactions commerciales, relativement aux installations nécessaires, devrait, à mon avis, appartenir aux ports locaux. Il devrait pouvoir prendre leur décision tout de suite sans devoir les faire approuver.

Je tenais à faire disparaître tout doute quant à la nature concurrentielle des ports de l'Atlantique par rapport aux ports de l'Ouest. Ils sont au moins aussi concurrentiels que ces derniers. Par ailleurs, ils doivent pouvoir prendre leur décision sur le champ sans ingérence indue.

M. Siddon: Bravo!

Le président: Merci, monsieur McCain.

C'est à M. Cook. Le débat est terminé sur l'amendement.

M. Siddon: Puis-je répliquer à ce que M. Sinclair vient de dire, monsieur le président? Il a fait valoir que le port de Vancouver acceptait la notion de centralisation des opérations bancaires. Personne au sein de ce parti ne rejette cette notion. Il y a cependant une différence considérable entre la notion de centralisation des opérations bancaires et celle de centralisation de l'administration financière. La centralisation des opérations bancaires a trait aux capitaux à long terme et aux dépôts des excédents. La centralisation de l'administration financière, en revanche, enlève à la société de port locale le pouvoir d'administrer ses affaires quotidiennes et de tenir ses propres comptes. C'est tout à fait différent. Ce projet de loi centralise les opérations dans les deux sens, et je suis sûr que M. Fred Spoke ne serait pas d'accord avec la centralisation de l'administration financière.

Le président: Monsieur Cook. Madame Mitchell.

Mme Mitchell: Monsieur le président, pour revenir au dernier point soulevé par M. Sinclair, je me demande si M. Cook envisagerait de supprimer le membre de phrases «ou à n'importe quelle autre société de port» sous (2), ce qui réglerait le problème qui pourrait survenir lorsqu'un port prêterait directement à un autre, et ne pourrait pas obtenir le remboursement de son prêt. Je ne sais pas exactement quelle procédure il faut que je suive à ce moment-ci. Il accepterait peut-être de répondre quand même.

[Texte]

The Chairman: It will be up to Mr. Cook to respond to that and to change his amendment accordingly. Mr. Cook.

Mr. Cook: I think the statement just made by Mr. Sinclair clearly demonstrates the Ottawa bureaucrat mentality; and, with the greatest respect to Mr. Sinclair, by inference, sir, you insulted everyone who will be sitting on the board of the local port corporation in Vancouver. You seem to feel that that local port corporation body will not have the capacity, intelligence or ability to look after their own funds. You have inferred they might make bad loans to another port. You have inferred they might not be able to get their money back. Well, it is their business, sir, to check when they are making a loan, as an example, perhaps for an expansion of the Port of Nanaimo or for Ridley Island or whatever. Surely there are enough people with wisdom on the coast to conduct their financial affairs in the best interests of this country, and that, by your statement, sir, you denied by inference.

I want this in the bill, and I want it in desperately, for the simple reason that at least the ports had some protection under the National Harbours Board Act in regard to their funds. Under this bill that has been removed. You talk about there being more autonomy in this bill, and yet you pull out the one section of the National Harbours Board Act that did give at least a minimum protection to the local port.

As far as Mrs. Mitchell is concerned, no, I do not think so, Mrs. Mitchell. I think it should stand because if the Port of Vancouver has surplus funds and wishes to make an investment of those funds somewhere else in another British Columbia port, I think they should have the right to do it, and I do not think they should have to come 4,000 miles and talk to bureaucrats and the central body about their own money and how best to use it in the best interests of the ports of Canada. It is an important amendment, and the thing is that it is supposed to have more autonomy in this bill but it does not.

What was approved in Vancouver, after great lobbying by the minister and by Mr. Sinclair in visiting out there, were a good many of the statements that I have been hearing. But those statements about how things are going to be done and all the great things that are going to happen are not in the bloody bill. In the bill there is an absolute power, and we are trying to change that just slightly with this amendment in order that the local port corporation has control of its own money at least to a certain extent.

The Chairman: Thank you, Mr. Cook.

All those in favour of Mr. Cook's amendment, please raise their hand. All those opposed.

Mr. Cook: Mr. Chairman, in accordance with the rules for committee hearings, I would respectfully request a recorded vote by name on this particular amendment.

[Traduction]

Le président: C'est à M. Cook de répondre et de modifier ou non son amendement. Monsieur Cook.

M. Cook: La dernière déclaration de M. Sinclair montre bien l'esprit de l'administration à Ottawa. En toute déférence, Monsieur Sinclair, je dois vous dire que vous avez parfaitement insulté tous ceux qui seront appelés à siéger au Conseil d'administration de la Société de port locale de Vancouver. Vous semblez croire que cette société de port locale n'aura pas la capacité, l'intelligence, la compétence d'administrer ses propres fonds. Vous avez laissé entendre qu'elle pourrait effectuer de mauvais prêts à un autre port. Elle risquerait de ne pas obtenir le remboursement de ses prêts. C'est cependant son rôle de prendre toutes les précautions lorsqu'elle effectue un prêt pour l'expansion du port de Nanaimo, Ridley Island ou un autre projet. Il y a sûrement suffisamment de gens compétents sur la côte pour administrer leurs propres affaires financières au mieux des intérêts du pays. Vous avez semblé le mettre en doute, monsieur.

Je tiens désespérément à ce que cet amendement soit apporté au projet de loi pour la simple raison que les ports se verront privés de toute protection s'il est adopté tel quel. Au moins, la Loi actuelle sur le Conseil des ports nationaux protège-t-elle quelque peu les ports pour ce qui est de l'administration de leurs propres fonds. Vous prétendez que ce projet de loi accorde plus d'autonomie aux ports, alors que vous supprimez le seul article de la Loi sur le Conseil des ports nationaux qui offre une protection quelconque aux ports locaux.

Pour ce qui est de la suggestion de M^{me} Mitchell, ma réponse est non, je ne crois pas. Je suis d'avis que ce membre de phrase doit rester parce que si le port de Vancouver a des excédents et désire les placer dans un autre port de la Colombie-Britannique, il doit pouvoir le faire. Je ne vois pas pourquoi ses représentants devraient faire le trajet de 1,000 milles pour parler aux bureaucrates et à l'organisme central, alors qu'il s'agirait de leurs propres fonds et de leur utilisation au mieux des intérêts de tous les ports au Canada. C'est un amendement important. Ce projet de loi est censé accorder plus d'autonomie aux ports, alors que ce n'est pas le cas actuellement.

Ce qu'on a réussi à faire approuver à Vancouver, après un lobbying intense de la part du ministre et de M. Sinclair, c'est un certain nombre d'énoncés. Malgré tout ce qu'ils laissent entrevoir, cependant, ces énoncés ne sont pas reflétés dans le projet de loi. Le projet de loi accorde un pouvoir absolu. Par cet amendement, nous voulons simplement redonner quelque peu à la société de port locale le contrôle de ses propres fonds.

Le président: Merci, monsieur Cook.

Ceux qui sont en faveur de l'amendement de M. Cook, veuillez lever la main. Ceux qui sont contre.

M. Cook: Conformément aux règlements s'appliquant au Comité, je demande l'enregistrement du vote, monsieur le président.

[Text]

• 1120

The Chairman: All right. The clerk will call out the names of the members present, and they will answer yea or nay.

It has happened in committee, and it has happened in the House. It is quite in order, and we will proceed with the roll-call vote.

The Clerk: Mr. Bachand.

Mr. Bachand: Nay.

The Clerk: Mr. Bockstael.

Mr. Bockstael: Nay.

The Clerk: Mr. Campbell.

Mr. Campbell: Nay.

The Clerk: Mr. Cook.

Mr. Cook: Yea.

The Clerk: Mr. Corbin.

Mr. Corbin: Nay.

The Clerk: Mr. Flis.

Mr. Flis: Nay.

The Clerk: Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Nay.

The Clerk: Mr. Foster.

Mr. Foster: Nay.

The Clerk: Mr. McCain.

Mr. McCain: Yea.

The Clerk: Mrs. Mitchell.

Mrs. Mitchell: Yea.

The Clerk: Mr. Dubois.

Mr. Dubois: Nay.

The Clerk: Mr. Siddon.

Mr. Siddon: Yea.

The Clerk: Mr. Turner.

Mr. Turner: Nay.

Amendment negated: nays, 9; yeas, 4.

The Chairman: Mr. Flis has an amendment.

Mr. Flis: Yes, Mr. Chairman. I move that Clause 13 of Bill C-92 be further amended by (b) striking out lines 30 and 31 on page 20 and substituting the following:

port corporation to lend to the Corporation, for a period specified by the Corporation, so much of the money administered.

(c) by striking out line 41 on page 20 and substituting the following:

[Translation]

Le président: Très bien. A l'appel de leurs noms, les membres du Comité présents répondront par oui ou non.

La procédure a déjà été utilisée en Comité et à la Chambre, elle est usuelle. Nous allons procéder.

Le greffier: Monsieur Bachand.

M. Bachand: Non.

Le greffier: Monsieur Bockstael.

M. Bockstael: Non.

Le greffier: Monsieur Campbell.

M. Campbell: Non.

Le greffier: Monsieur Cook.

M. Cook: Oui.

Le greffier: Monsieur Corbin.

M. Corbin: Non.

Le greffier: Monsieur Flis.

M. Flis: Non.

Le greffier: Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Non.

Le greffier: Monsieur Foster.

M. Foster: Non.

Le greffier: Monsieur McCain.

M. McCain: Oui.

Le greffier: Madame Mitchell.

Mme Mitchell: Oui.

Le greffier: Monsieur Dubois.

M. Dubois: Non.

Le greffier: Monsieur Siddon.

M. Siddon: Oui.

Le greffier: Monsieur Turner.

M. Turner: Non.

L'amendement est rejeté par 9 voix contre 4.

Le président: M. Flis a un amendement.

M. Flis: Oui, monsieur le président. Je propose que le projet de loi C-92 soit aussi modifié (b) par la substitution, à la ligne 30, page 20 de ce qui suit:

tions, qu'elle lui prête, pour une période fixée par la Société, la part des fonds

(c) par la substitution, aux lignes 36 et 37, page 20 de ce qui suit:

[Texte]

tion to lend to the Corporation, for a period specified by the Minister, so

• 1125

Amendment agreed to.

The Chairman: Mrs. Mitchell, please.

Mrs. Mitchell: Thank you, Mr. Chairman. I move that Bill C-92 be amended at page 20 by adding as subsection 34.(3) following line 49:

34.(3) Any surplus funds transferred from a local port corporation to the Corporation shall be banked in a separate account and considered as a credit to the affected local port corporation. These surplus funds shall collect interest at the market rate of interest and shall be available to the local port corporation for capital and operating expenditures should this be required by the local port corporation.

The Chairman: Mr. Mitchell . . .

Mrs. Mitchell: What!

The Chairman: I will retract. A slip of the tongue is no fault of the mind. Mrs. Mitchell, might I have a copy of your amendment, please, because the one I have here is different from what you have just read.

Mrs. Mitchell: There is just a little difference in grammar, I guess, or wording.

The Chairman: There are two or three changes. Mrs. Mitchell, do you wish to speak to that amendment?

Mrs. Mitchell: Yes, Mr. Chairman. I think we have already put the rationale for this amendment, and of course it is again to support the concept of autonomy and to carry out the stated objectives of this bill, as stated in the first clause. Again, I think we would go perhaps a step further than the Conservative members in feeling that there also must be leeway for . . . It is very difficult to speak, Mr. Chairman, when there is so much noise.

The Chairman: Yes. Again, I would ask members to remember that we are dealing with rather technical amendments and it is necessary for the chair to hear them and to hear the explanation, and for other members of the committee as well. Mrs. Mitchell.

Mrs. Mitchell: We feel that again the central banking concept should give maximum decision-making to the local port and at the same time be flexible enough to allow fair sharing within the national port system when the needs of the local port, from a long-range planning point of view, are fulfilled.

We feel it would also carry out the objective, as stated and reiterated by the administrator, that port efficiency would be improved if there was more decentralized control and decision-making related to funds. We also feel that the objectives of this bill, which have to do with regional planning from an economic and social point of view, are also important. As we

[Traduction]

locale, qu'elle lui prête, pour une période fixée par le ministre, la part des fonds qu'elle gère, qui, de l'avis de celui-ci.

L'amendement est adopté.

Le président: C'est à M^{me} Mitchell.

Mme Mitchell: Merci, monsieur le président. Je propose que le projet de loi C-92 soit modifié à la page 20 par l'adjonction d'un paragraphe 34.(3) après la ligne 42:

34.(3) Tous les fonds excédentaires transférés d'une société de port locale à la Société doivent être considérés comme un crédit inscrit au nom de la société de port locale. Ces fonds excédentaires doivent porter intérêt aux taux courants et doivent être accessibles à la société de port locale aux fins des dépenses de capital ou des dépenses d'exploitation de la société de port locale.

Le président: Monsieur Mitchell . . .

Mme Mitchell: Quoi!

Le président: Je m'excuse, la langue m'a fourché. Madame Mitchell, puis-je avoir un exemplaire de votre amendement? Celui que j'ai déjà ne semble pas concorder avec ce que vous venez de lire.

Mme Mitchell: Il n'y a la forme qui varie quelque peu.

Le président: Il y a deux ou trois changements. Vous voulez expliquer votre amendement, madame Mitchell?

Mme Mitchell: Oui, monsieur le président. Comme nous l'avons déjà dit, le but de cet amendement est de renforcer encore la notion d'autonomie et de contribuer à la réalisation des objectifs indiqués à l'article premier du projet de loi. Nous sommes prêts à aller un peu plus loin que les Conservateurs en ce sens que selon nous il doit être possible . . . Il est difficile de s'entendre parler avec tout ce bruit, monsieur le président.

Le président: Je rappelle aux membres du comité que nous traitons d'amendements plutôt techniques et qu'il est absolument essentiel à la présidence comme à tout le comité d'entendre les amendements comme les explications qui les accompagnent. Madame Mitchell.

Mme Mitchell: Nous sommes d'avis que la notion de centralisation des opérations bancaires doit permettre la plus grande liberté possible aux ports locaux dans leurs décisions et être suffisamment souple en même temps pour permettre le partage équitable des fonds entre les ports nationaux une fois que les besoins des ports locaux, dans le contexte d'une planification à long terme, sont satisfaits.

Nous estimons également que serait bien servi l'objectif, maintes fois mentionné par l'administrateur, voulant que l'efficacité des ports y gagne avec une décentralisation du contrôle et de la prise de décision concernant les fonds. Les objectifs de ce projet de loi, relatifs à la planification régionale dans le contexte économique et social, sont importants. Comme nous

[Text]

indicated in an earlier motion, we also feel that it would be fair to have a market rate of interest for these funds.

So I say again that we do not object to these funds being available for fair-sharing throughout the National Port Corporation, provided the local needs for improvements in order for ports to be competitive are met.

The Chairman: Thank you, Mrs. Mitchell. Any questions? Mr. Siddon.

Mr. Siddon: Mr. Chairman, I did not hear exactly what Mrs. Mitchell said, but I think she tried to imply that her amendment was superior in the sense that it allowed for sharing of revenues.

• 1130

The Chairman: To keep the record straight, I think she said it went further.

Mr. Siddon: I am not clear as to how it went further but I do not want to argue that point. I think both amendments tried to achieve the same goal and both acknowledged the merits of the use of the central banking function, and both amendments tried to ensure that market rate of interest would be paid. But I should point out that the provisions of Section 31 of the National Harbours Board Act are superior to the proposed legislation, and in some respects, superior to the NDP amendment because they spell out that separate accounts shall be kept, and management and control of the revenues derived therefrom shall be assigned exclusively for the purposes of each such harbour or work or property. Now, both the NDP and the Progressive Conservative amendments have backed off from that to a degree and recognized the importance of sharing in equity, but at the same time, ensured that the local port authority had first call.

Mr. Pepin must be taken to task on this in the House at third reading because this bill is not in concurrence with his undertaking in the House. And he has said at page 18825 of *Hansard*—I will read a different excerpt:

I rise on a point of order, Mr. Speaker, the port of Vancouver can be called by the Canada Ports Corporation. The money will stay there. It will be stamped "port of Vancouver" and it will be available to the port of Vancouver for development. Is that clear?

And Mr. Siddon responded:

Yes, that is clear.

So I believe, Mr. Chairman, whether wilfully or otherwise, presumably accidentally, he will have misled the House if that commitment is not carried out and reflected in this bill. Therefore, I speak in support of the NDP amendment because, for all intents and purposes, it has the same objective as Mr. Cook's amendment.

[Translation]

l'avons déjà proposé plus tôt, nous sommes d'avis que ces fonds doivent porter intérêt aux taux courants.

Donc, nous ne sommes pas contre le fait que ces fonds soient disponibles pour un partage quelconque à l'intérieur de la Société canadienne des ports, mais à condition que les améliorations nécessaires soient apportées aux ports locaux pour qu'ils continuent d'être concurrentiels.

Le président: Merci, madame Mitchell. Y a-t-il des questions? Monsieur Siddon.

M. Siddon: Je n'ai pas très bien compris M^{me} Mitchell, monsieur le président, mais j'ai l'impression qu'elle a voulu insinuer que son amendement était supérieur en ce sens qu'il permettait un partage des revenus.

Le président: Plus exactement, je pense qu'elle a dit qu'il allait plus loin.

M. Siddon: Je ne vois pas comment il peut aller plus loin, mais je ne veux pas trop insister là-dessus. Je pense que les deux amendements visent le même objectif et reconnaissent l'avantage d'une centralisation des opérations bancaires; les deux également cherchent à faire en sorte que ces fonds portent intérêt aux taux courants. Je rappelle cependant que les dispositions de l'article 31 de la Loi actuelle sur le Conseil des ports nationaux sont supérieures à celles qui se trouvent dans le projet de loi, et à certains égards, supérieures à celles que préconise le NPD du fait qu'elles insistent sur la nécessité de comptes distincts de même que sur une gestion et un contrôle des revenus tirés de ces comptes assurant que ces revenus servent exclusivement aux fins de chaque port, de chaque ouvrage ou de chaque propriété. Le NPD et le parti progressiste conservateur ont tous deux fait des concessions avec leurs amendements dans la mesure où ils ont reconnu l'importance de partager les revenus, mais ils ont quand même voulu s'assurer que les sociétés de port locales avaient le premier choix.

M. Pepin devra s'expliquer à ce sujet à la Chambre lors de la troisième lecture parce que ce projet de loi ne répond pas à l'engagement qu'il avait pris à la Chambre. A la page 18825 du *Hansard*... je cite un autre passage:

Monsieur l'Orateur, j'invoque le Règlement. Le Conseil des ports nationaux sera dépositaire des subventions accordées au port de Vancouver. Il conservera ces sommes dans une enveloppe réservée au port de Vancouver et les autorités portuaires y auront accès à des fins d'expansion. Est-ce clair?

M. Siddon répond:

Parfaitement.

Donc, monsieur le président, il aura, volontairement ou involontairement, il est à espérer que c'était involontairement, induit la Chambre en erreur si cet engagement n'est pas respecté et reflété dans ce projet de loi. En conclusion, j'appuie l'amendement du NPD parce qu'à toutes fins pratiques il vise le même objectif que celui de M. Cook.

[Texte]

The Chairman: Mr. Cook.

Mr. Cook: I probably am going to vote for this amendment because it is better than nothing but that is all I can say for it. The NDP apparently feels that the central body in Ottawa should still control the Port of Vancouver. I agree with the banking concept; I agree that money must be earmarked that is earned on the west coast for the benefit of all of Canada, but I totally disagree with any concept that says the people in Ottawa can make better decisions as to what is considered surplus funds. My amendment dealt with how to determine that surplus and allowed the local people to make that decision. This amendment does not address that. However, it is better than nothing and I will vote for it. That is all I will say.

The Chairman: Mr. Sinclair.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, I should just like to once again put on the record that the minister's commitments in the House are totally consistent with what is in this bill and what is proposed in these amendments, and there is nothing in there that varies in any way. The amendments that have just been passed by the committee reflect again that commitment and in fact respond to the first sentence of Mrs. Mitchell's amendment in that the funds are to be lent. If funds are lent, that requires a separate accounting of them. I think that responds to the identification of the funds and the earmarking of the funds or the stamping of the funds as belonging to a depositing port.

I would like to also indicate that there are quite probably more depositing ports than just Vancouver.

The question of market rates of interests, I think has already been dealt with in a previous amendment, and, as to having the funds available should the depositing corporation need them, the words in the amendments that have just been adopted by the committee, particularly those words "for a period specified by the corporation" are put there specifically for that purpose, so that there would be an agreement between the local corporation and the Canada Ports Corporation concerning the length of time that the funds would be on deposit, then, if there a need for return at some point in the future, whether that future be very immediate or medium term, it is clearly understood at that time by both sides when the money would be coming back. So I think the basic concerns have been addressed in the bill as amended to date.

• 1135

The Chairman: Thank you.

Mr. Cook?

Mr. Cook: Mr. Chairman, a point of order. Mr. Sinclair has been very misleading in his last statement. He says an agreement between the local ports corporation and the Canada Ports Corporation. By this bill there does not have to be any agreement. The Canada Ports Corporation can say, by this legislation, send us this amount of money; we are going to keep it for 10 years; you will get it back. That is not an agreement.

[Traduction]

Le président: Monsieur Cook.

M. Cook: Je vais probablement voter en faveur de cet amendement parce qu'il est préférable à rien du tout. C'est tout ce que je puis en dire. Le NPD semble croire que c'est l'organisme central à Ottawa qui devrait diriger le port de Vancouver. Je suis d'accord moi-même avec la notion de centralisation des opérations bancaires; les fonds perçus sur la côte Ouest peuvent servir au bien de tout le Canada. Cependant, je n'accepte pas l'idée que ce soient les gens à Ottawa qui soient le mieux placés pour prendre les décisions concernant les fonds excédentaires. Mon amendement tendait à définir ce qui constituait des fonds excédentaires et permettait aux autorités locales de prendre les décisions. Cet amendement fait fi de tout cet aspect de la question. Mais comme je le dis, c'est mieux que rien du tout.

Le président: Monsieur Sinclair.

M. Sinclair: Monsieur le président, je répète que les engagements que le ministre a faits à la Chambre sont respectés à 100 p. 100 dans ce projet de loi, compte tenu des amendements; il n'y a absolument pas d'écart entre les deux. Les amendements qui ont été adoptés par le Comité sont également conformes à ces engagements et, soit dit en passant, satisfont à la première partie de l'amendement de M^{me} Mitchell en ce sens que les fonds sont prêtés. Si les fonds sont prêtés, ils doivent faire l'objet de comptes distincts. C'est la confirmation que les fonds sont inscrits au nom du port qui les dépose, sont réservés à son usage, sont considérés comme lui appartenant.

Je signale aussi qu'il n'y a probablement pas que le port de Vancouver qui est un port effectuant des dépôts.

En ce qui concerne les taux d'intérêt courants, je pense qu'il en a été question dans un amendement antérieur. En ce qui concerne la disponibilité des fonds à la société en cas de besoin, le membre de phrase «pour une période fixée par la société» a justement été ajouté à cette fin dans l'amendement qui vient d'être adopté. La période du dépôt, donc, doit faire l'objet d'une entente entre la société locale et la Société canadienne des ports. Le dépôt vaut pour une période à court terme, à moyen terme, selon les besoins de la société locale. C'est clairement établi au départ par les deux parties. Je pense donc que les principales préoccupations ont été écartées dans les modifications apportées au projet de loi.

Le président: Je vous remercie.

Monsieur Cook?

M. Cook: Monsieur le président, j'invoque le Règlement. La dernière déclaration de M. Sinclair est très trompeuse. Il parle d'une entente entre la société de port locale et la Société canadienne des ports. Mais ce projet de loi n'exige aucune entente. Au contraire, la Société canadienne des ports peut exiger qu'on lui transfère une certaine somme, la garder pendant dix ans avant de la restituer. Cela n'est pas une

[Text]

That is an order. What you call an agreement, sir, I call an order, because the bill gives the clear power. Despite what the local port corporation has to say about it, the Canada Ports Corporation can take that money without any agreement whatsoever and simply tell them what the terms are going to be.

The Chairman: Mr. Sinclair.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, I must disagree with Mr. Cook. The wording of the proposed section says,

34.(1) The Corporation may, with the approval of the Minister . . . after consultation with its local board . . .

Mr. Cook: That just proves my point.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, it would be impossible for the Canada Ports Corporation to get the approval of the Minister of Transport without that consultation and, if there were still a disagreement, I am sure that the local port corporation would have every facility for making their views known to the minister before he gives his approval.

The Chairman: Thank you, Mr. Sinclair.

Mr. Siddon.

Mr. Sinclair: I would also make one other point, Mr. Chairman. Mr. Cook refers to the people in Ottawa. I think what he really is referring to is the board of the Canada Ports Corporation, which is to be made up of people from across the country. Again, I would reiterate that it would include at least three local port corporation chairmen.

The Chairman: Mr. Siddon.

Mr. Siddon: Mr. Chairman, I do not want to go through the whole argument again, but when Mr. Sinclair says that the undertaking of the minister in the House is completely consistent with the bill, he is wrong. He is dead wrong. The minister said in the House that the funds earned in any particular port would be available on a first-call basis for the development of the port. He confirmed that on June 23 in the House of Commons.

Mr. Sinclair has read part of Clause 13, proposed Section 34.(1), but not all. The provisions say "The Corporation may . . . require . . ." —I concede " . . . with the approval of the Minister . . ." —but the corporation may require:

. . . a local port corporation to transfer to the Corporation so much of the money administered by the local port corporation as the Corporation, taking into account the capital expenditure program of the local port corporation, after consultation . . . considers to be in excess of the amount required for the purposes of the local port corporation.

In other words, the decision as to what is considered to be in excess is not made by the local port corporation. You consult with them, you take into account their capital expenditure program, but the corporation is not under any obligation to accept the spending plans of the local port corporation.

I accept that the minister has to give his final approval, but there is no authority on the part of the local port corporation

[Translation]

entente mais une contrainte. Ce que vous appelez une entente est à mes yeux un ordre car le projet de loi lui donne clairement ce pouvoir. Même si la société de port locale n'est pas d'accord, la Société canadienne des ports peut exiger la somme sans autre formalité d'aucune sorte et imposer tout simplement ses conditions.

Le président: Monsieur Sinclair.

M. Sinclair: Je suis obligé de contredire M. Cook, monsieur le président. Le paragraphe dit ceci:

34.(1) La société peut, sous réserve de l'approbation du ministre . . . après consultation du conseil local . . .

M. Cook: Cela prouve ce que je dis.

M. Sinclair: Monsieur le président, il serait impossible à la Société canadienne des ports d'obtenir l'autorisation du ministre des Transports en l'absence d'une telle consultation et, si le désaccord devait subsister, je suis sûr que la société de port locale aurait toute latitude de défendre sa position auprès du ministre avant qu'il donne son consentement.

Le président: Je vous remercie, monsieur Sinclair.

Monsieur Siddon.

M. Sinclair: Je voudrais également signaler autre chose, monsieur le président. M. Cook parle des autorités d'Ottawa. En fait, il s'agit du Conseil de la Société canadienne des ports qui est composée de représentants de tout le pays. Encore une fois, je répète qu'il comportera au moins trois présidents de sociétés de port locales.

Le président: Monsieur Siddon.

M. Siddon: Monsieur le président, je ne veux pas répéter toute l'argumentation, mais lorsque M. Sinclair dit que l'engagement pris par le ministre à la Chambre est entièrement conforme à ce projet de loi, il se trompe. C'est une très grosse erreur. Le ministre a dit à la Chambre que les recettes de tout port seraient à sa disposition immédiate en vue de son expansion. Il l'a confirmé le 23 juin à la Chambre des communes.

M. Sinclair nous a lu une partie de l'article 13, le projet d'article 34.1, mais pas la totalité du texte. Certes, on dit: «la Société peut . . . avec l'approbation du ministre . . . » mais elle peut également exiger:

qu'elle lui transfère la part des fonds qu'elle gère qui, de l'avis de la société, excède la part nécessaire aux fins de cette société de ports locale.

Autrement dit, ce n'est pas la société locale qui détermine son propre excédent. On la consulte, on tient compte de son programme de dépenses en immobilisations mais la Société canadienne des ports n'est pas tenue d'accepter les projets de dépenses de la société locale.

Certes, l'approbation du ministre est requise, mais nulle part ne dit-on que la société locale a le droit de conserver son

[Texte]

to maintain the surplus; there is no guarantee that they will have it on a first-call basis, which the minister said would be the case. I just wish Mr. Sinclair would stop trying to side-step that question. The minister said in the House that funds would be available on a first-call basis, and this clause denies that. I do not care how protective he wants to be of his minister. The facts are there. It does not take a lawyer to read the wording of that clause; that the minister and the parent corporation, the Canada Ports Corporation, can expropriate those funds after consulting with the local ports corporation. They are under no statutory obligation to accept the advice of the local corporation.

The Chairman: Mr. Flis.

Mr. Flis: Just in defence of the minister, the minister did offer to the committee that if it is the committee's wish he would appear again before the committee before final passage of the bill. I think the minister could then defend his own statements in the House.

The Chairman: Mrs. Mitchell.

Mrs. Mitchell: Thank you. I would just like to clarify one point which Mr. Cook made—in a rather prejudiced fashion, I might say. We do not support the concept, and this amendment certainly does not intend it, that Ottawa should control the Port of Vancouver. I think he was really distorting it when he said that.

• 1140

We do not, I would say again, favour a complete commercial privatization of a local port, which I think is certainly implicit in some of the statements Mr. Cook has been making—and certainly the kind of profit motives that were stated by Mr. Mayer the other day. We would not say it should be the exclusive concern of a public port system. We also feel it is necessary to have co-ordinated planning, and I would hope that members from the Vancouver region would expect that this should be co-ordinated, for example, throughout our region with Prince Rupert. What we are after is decentralized administration and local control over surplus funds in the interest of a port, should this be needed, and fair sharing beyond that.

The Chairman: Thank you, Mrs. Mitchell.

Amendment negated.

The Chairman: We have another NDP amendment, on page 21, line 10.

Mrs. Mitchell.

Mrs. Mitchell: Thank you, Mr. Chairman. I am sorry, I do not think all members—

The Chairman: Okay, Mrs. Mitchell. I would propose that following this amendment and the disposal of this clause we adjourn for lunch.

I would like to have some indication from the committee whether or not they think we should have a meeting this evening.

[Traduction]

excédent. Rien ne garantit qu'elle pourra en disposer sur demande comme le ministre l'avait indiqué. Je souhaite que M. Sinclair cesse d'esquiver la question. Le ministre avait dit à la Chambre que les fonds seraient disponibles sur demande et cet article dit le contraire. Il a beau vouloir protéger son ministre, les faits sont là et il n'y a pas besoin d'être grand clerc pour comprendre ce texte qui donne le pouvoir au ministre et à la société mère, la Société canadienne des ports, d'exproprier ces fonds après consultation de la société portuaire locale. Il n'existe aucune obligation statutaire de donner suite à l'avis de celle-ci.

Le président: Monsieur Flis.

M. Flis: Permettez-moi de rappeler quand même que le ministre avait proposé de comparaître au comité si tel était son désir, avant l'adoption finale du projet de loi. Le ministre pourrait alors expliquer lui-même ses propos à la Chambre.

Le président: Madame Mitchell.

Mme Mitchell: Je vous remercie. J'aimerais jeter quelque lumière sur un point que M. Cook a évoqué et ce de façon très partisane je dois le dire. Nous ne souhaitons pas, et cet amendement ne le recherche pas, qu'Ottawa puisse imposer son autorité au port de Vancouver. Ses propos étaient extrêmement tendancieux.

Encore une fois, nous ne sommes pas en faveur de la privatisation complète des ports locaux comme le demande implicitement M. Cook et comme l'exigeraient les considérations de profit que M. Mayer a évoquées l'autre jour. Nous ne pensons pas que le profit devrait être le seul motif d'un port public. Nous pensons également qu'une planification coordonnée est nécessaire et j'espère d'ailleurs que les députés de Vancouver souhaitent une telle coordination, notamment entre le port de Vancouver et celui de Prince-Rupert. Ce que nous recherchons est une décentralisation de l'administration et le contrôle local sur la part de l'excédent de recettes dont le port a besoin et un partage équitable pour le reste.

Le président: Je vous remercie, madame Mitchell.

L'amendement est rejeté.

Le président: Nous avons un autre amendement du NPD, à la page 21, ligne 9.

Madame Mitchell.

Mme Mitchell: Je vous remercie, monsieur le président. Je regrette, je ne crois pas que tous les députés . . .

Le président: D'accord, madame Mitchell. Je propose qu'après cet amendement et le vote sur cet article, nous levions la séance pour le déjeuner.

J'aimerais maintenant que les membres du comité me disent s'ils souhaitent siéger ce soir.

[Text]

Some hon. Members: No.

The Chairman: This afternoon we have one. No for this evening?

An hon. Member: No.

The Chairman: Mrs. Mitchell.

Mrs. Mitchell: Thank you, Mr. Chairman. This is an added amendment that I am sorry all members do not have a copy of. I am sorry also that Mr. Fulton is not here to present it, because he feels very strongly about this from the point of view of the Port of Prince Rupert.

I move that Clause 13 of Bill C-92 be amended on page 21 by deleting line 10 and substituting the following:

36.(1) The Minister and the Minister of

—and that following line 18, the following be included:

36.(2) Where a municipality adjoins the port for which a local port corporation is established, the corporation shall at the request of the municipality pay full grants in lieu of municipal property taxes on behalf of the said local port corporation.

I think it speaks for itself.

The Chairman: I am a little confused by the wording of it. I do not see that there is any change in proposed Section 36. Oh, you are simply changing the number. Okay. I understand.

• 1145

Mr. McCain: What does the word “adjoin” mean and what is its significance?

The Chairman: Well, I know what it means to me, but—

Mr. McCain: If it were “within, in full, or in part,” then it would become applicable, but when it merely adjoins without containing the port, it is a pretty broad—

Mrs. Mitchell: We were thinking of annexing the port.

The Chairman: I am not a semanticist, so I will not undertake that one.

Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: It might be of some interest at this stage in the bill if the administrator could give us a brief outline of how municipalities recover either taxes or grants in lieu of taxes under systems that are proposed in the bill. It may be that there is no change at all, but if that is so, perhaps it should be on the record; in any event, just a brief outline of how municipal taxation, is affected by this act.

The Chairman: Mr. Sinclair.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, there is no change proposed in this bill over the present practice of paying grants in lieu of taxes. I believe the subject matter is covered under the Municipal Grants Act and it requires government departments and Crown corporations to pay grants in lieu of taxes, and there is no proposal in this bill to change the past practice at all.

[Translation]

Des voix: Non.

Le président: Nous avons une séance prévue cet après-midi. Rien pour ce soir?

Une voix: Non.

Le président: Madame Mitchell.

Mme Mitchell: Je vous remercie, monsieur le président. Ceci est un nouvel amendement et je m'excuse auprès des députés qui n'en ont pas eu un exemplaire. Je regrette également que M. Fulton ne soit pas là car cela l'intéresse de très près, vu qu'il représente Prince-Rupert.

Je propose que l'article 13 du bill C-92 soit modifié à la page 21 par la suppression de la ligne 9 et la substitution de ce qui suit

36.(1) le ministre et le ministre des Finances

... et qu'après la ligne 15, on ajoute ce qui suit:

36.(2) lorsqu'une municipalité est limitrophe du port pour lequel une société de port local est créée, la société paiera à la municipalité, sur demande, une subvention tenant lieu de taxe immobilière municipale pour le compte de ladite société de port local.

Il semble que cela se passe d'explication.

Le président: Je ne vois pas très bien la différence avec le projet d'article 36. Ah oui, vous changez seulement le numéro. Bien, je comprends.

M. McCain: Que signifie le mot «limitrophe» dans ce contexte?

Le président: Je sais ce qu'il signifie à mes yeux, mais...

M. McCain: Si c'était «compris dans, en totalité ou en partie», alors ce serait clair, mais lorsque le port est seulement limitrophe, cela est exagéré...

Mme Mitchell: Nous pensions annexer le port.

Le président: Je ne suis pas sémanticien et je m'abstiens donc d'intervenir.

Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Il serait intéressant que l'administrateur nous indique brièvement de quelle façon les municipalités se font payer les taxes ou les subventions tenant lieu de taxes dans le cadre des systèmes prévus par le projet de loi. Peut-être n'y a-t-il pas de changement du tout, mais, si oui, il faut l'indiquer. Donc, nous voudrions un bref exposé sur la façon dont le système d'imposition municipal est affecté par cette loi.

Le président: Monsieur Sinclair.

M. Sinclair: Monsieur le président, ce projet de loi ne propose aucune modification au système actuel qui comporte le paiement de subventions tenant lieu de taxes. Je crois que cette question relève de la Loi sur les subventions municipales qui exige que les ministères gouvernementaux et les sociétés de

[Texte]

The Chairman: Mrs. Mitchell.

Mrs. Mitchell: I could just clarify the term "adjoins." Apparently this is the term that is used in the Harbour Commissions Act. The actual land that a port is situated on is not It is federal land; it is not in a municipality, and therefore it would seem to be particularly important to make this explicit within this bill. I am not completely familiar with the Municipal Grants Act, but my understanding is that that may cover ports, but not always to the satisfaction of local municipalities. With regard to the Port of Vancouver and Prince Rupert, people have been quite concerned that these are covered to their satisfaction.

The Chairman: Thank you, Mrs. Mitchell.

Mr. Siddon.

Mr. Siddon: Well, Mr. Chairman, the interpretation of the word "adjoins" is important because it would not want to be viewed, I am sure, by the Canada Ports Corporation that they would be annexed, essentially, by municipalities, where their property presently did not lie within those boundaries. But there are many municipalities which have clearly delineated and registered boundaries within which ports facilities are installed, and the practice, as Mr. Sinclair has pointed out, has been to pay grants in lieu of taxes. They confirmed this the other night.

One wonders why, if it has been a practice which is an accepted practice, it could not be written into the legislation just to give municipalities some assurance that that practice would not be changed at some time in the future. I am a little concerned about the word "adjoins" if it means that outlying properties could be annexed because their boundaries happened to be abutting. But in the case of port facilities clearly located within the registered boundaries of a municipality, I do not see why the department and the minister would be in any way hesitant to write into the legislation the confirmation of a long-standing practice of paying grants in lieu of taxes. It has been made clear at this committee that harbour commissions do not pay grants in lieu of taxes and that is a contentious issue with many municipalities, but if the National Harbours Board has made a practice of paying reasonable grants related to the normal assessment levels and the mill rate of that municipality, then why would they not write it into the legislation?

The Chairman: Mr. Sinclair.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, the Municipal Grants Act already covers the situation for all government departments and Crown corporations.

[Traduction]

la Couronne versent des subventions tenant lieu de taxes, et ce projet de loi n'apporte aucun changement.

Le président: Madame Mitchell.

Mme Mitchell: Permettez-moi de préciser le terme «limitrophe». Apparemment, c'est celui qui figure dans la Loi sur la Commission des ports nationaux. Le terrain sur lequel un port est situé n'est pas . . . C'est un terrain fédéral, il ne fait pas partie du territoire de la municipalité et il convient donc de bien préciser cet aspect dans le projet de loi. Je ne connais pas très bien la Loi sur les subventions municipales; je sais qu'elle s'applique aux ports, mais pas toujours à l'entière satisfaction des municipalités locales. Dans le cas des ports de Vancouver et de Prince-Rupert, les intéressés tiennent à ce que la situation soit clairement précisée.

Le président: Je vous remercie, madame Mitchell.

Monsieur Siddon.

M. Siddon: Monsieur le président, l'interprétation du mot «limitrophe» est importante car je suis sûr que la Société canadienne des ports n'aimerait pas que ces terrains qui ne sont pas compris dans le territoire des municipalités soient en quelque sorte annexés par celles-ci. Par contre, il existe de nombreuses municipalités possédant un territoire clairement délimité à l'intérieur duquel existent des installations portuaires à l'égart desquelles on leur verse des subventions tenant lieu de taxes, ainsi que M. Sinclair l'a dit. Les municipalités l'ont confirmé l'autre jour.

Puisque cela est une pratique couramment acceptée, on voit mal pourquoi cela ne pourrait pas figurer dans le projet de loi, ce qui garantirait aux municipalités la permanence de cette recette. Je m'inquiète quelque peu du mot «limitrophe», si cela signifie que les terrains avoisinants pourraient être annexés simplement parce qu'ils seraient mitoyens d'une municipalité. Mais dans le cas d'installations portuaires clairement situées à l'intérieur des limites reconnues d'une municipalité, je ne vois pas pourquoi le ministère hésiterait à inscrire dans le texte de loi la confirmation de cette ancienne coutume qu'est le versement de subventions tenant lieu de taxes. On nous a dit à ce Comité que les commissions de ports ne paient pas de subventions tenant lieu de taxes et que cela est un sujet de controverse avec de nombreuses municipalités, mais si la Commission des ports nationaux a l'habitude de payer de telles subventions, conformes aux taux d'imposition ordinaires dans la municipalité, pourquoi ne pas l'inscrire dans le texte de loi?

Le président: Monsieur Sinclair.

M. Sinclair: Monsieur le président, la Loi sur les subventions municipales couvre déjà la question dans le cas de tous les ministères gouvernementaux et de toutes les sociétés de la Couronne.

• 1150

So the assurance, or the guarantee, or the provision, is in that act. I would imagine that municipalities would be happier with having that kind of provision in an act that covers all government departments and Crown corporations, rather than

L'assurance ou la garantie recherchée figure donc dans cette loi. J'imagine que les municipalités préfèrent que ce genre de disposition soit consacrée dans une loi qui s'applique à tous les ministères gouvernementaux et à toutes les sociétés de la

[Text]

having it in individual acts. We have not included it in this bill for that particular purpose: it would be completely repetitious of what already exists.

Mr. Siddon: Mr. Chairman, it is not a matter of repetition. Mr. Sinclair clearly knows that the Municipal Grants Act is a provincial statute. The provinces come—

The Chairman: No, it is not; it is a federal statute.

Mr. Siddon: Is it a federal statute—the Municipal Grants Act?

The Chairman: Yes, of course; that is how Ottawa gets its money.

Mr. Siddon: I take it back.

The Chairman: Mr. McCain.

Mr. McCain: Do the port facilities, the harbour facilities, under the National Harbours Board, or the ports commission or the public ports, now pay grants in lieu of taxes to municipalities?

The Chairman: I would say yes.

Mr. Sinclair.

Mr. Sinclair: The National Harbours Board ports, the public harbours in the country, pay grants in lieu of taxes. Harbour commissions have always been excluded from municipal taxes.

Mr. McCain: It is by local edict, not by federal; I think that is a local choice, is it not?

Mr. Sinclair: No, it is not. That is also in the Municipal Grants Act as a specific provision.

Mr. McCain: I see.

The Chairman: Thank you.

Amendment negated

The Chairman: Mr. Flis.

Mr. Flis: Just to finish off the amendments for this clause, Mr. Chairman, and to continue on with (d), I move that Clause 13 of Bill C-92 be amended by striking out line 13 on page 21 and substituting the following:

tion or a local port corporation to pay to the Receiver General as

—and (e) by striking out lines 17 and 18 on page 21 and substituting the following:

excess of the amount required for its purposes.

“Its”, Mr. Chairman, there refers to the corporation and the local port corporation; that is the reason why there is the plural, “its purposes”.

The Chairman: So what it does is simply add the words “or a local port corporation”.

Mr. Forrestall.

[Translation]

Couronne plutôt que de la voir éparpillée dans plusieurs textes. C'est la raison pour laquelle nous ne l'avons pas intégrée dans ce projet de loi car ce serait répéter purement et simplement ce qui existe déjà ailleurs.

M. Siddon: Ce n'est pas un problème de répétition, monsieur le président. M. Sinclair sait très bien que la Loi sur les subventions municipales est une législation provinciale. Ce sont les provinces . . .

Le président: Non, c'est une loi fédérale.

M. Siddon: La Loi sur les subventions municipales est une loi fédérale?

Le président: Oui, bien entendu; c'est comme cela qu'Ottawa touche ses recettes.

M. Siddon: Je retire ce que j'ai dit.

Le président: Monsieur McCain.

M. McCain: Est-ce que les ports relevant de la Commission des ports nationaux, c'est-à-dire les commissions de ports ou les ports publics, ne paient pas de subventions tenant lieu de taxes aux municipalités?

Le président: Je pense que oui.

Monsieur Sinclair.

M. Sinclair: La Commission des ports nationaux, c'est-à-dire les ports publics du pays, paie des subventions tenant lieu de taxes. Les commissions de ports ont toujours été exemptées des taxes municipales.

M. McCain: C'est par une décision locale et non fédérale; c'est par choix local, n'est-ce pas?

M. Sinclair: Non. La Loi sur les subventions municipales le stipule expressément.

M. McCain: Je vois.

Le président: Je vous remercie.

L'amendement est rejeté.

Le président: Monsieur Flis.

M. Flis: Pour en finir avec les amendements à cet article, je propose que l'article 13 du Bill C-92 soit modifié par la suppression de la ligne 12 à la page 21 et la substitution de ce qui suit:

. . . Société ou la Société de port locale verse au receveur général, à titre

. . . et par la suppression de la ligne 15 à la page 21 et la substitution de ce qui suit:

saire à leurs fins.

«Leurs» s'applique ici à la Société et à la société de port locale, d'où le pluriel.

Le président: En fait, on ajoute donc le terme «ou une société de port locale».

Monsieur Forrestall.

[Texte]

Mr. Forrestall: It may not be the best place in the world for this, but in any event it is as good as any other. I wonder whether I might ask the administrator—and I am presuming this is dealing with the excess moneys of the corporation that would be required to go back to the Receiver General—at what point in this bill and under what formula the corporation will finance itself. How will it finance itself? Will it be financed out of the port operations, or will it be financed out of funds transferred from government directly to the corporation? If it is financed out of the operations of the various ports on some formula, what would that formula be, and why would there not be some consideration of retention? Or is it implicit?

• 1155

Could there be a retention of a significant measure of excess funds by the corporation for purposes of its own operations—salaries, office, heat, light, and so on and so forth—that type of operations—and-or, at the same time, a use of those excess funds to reduce the assessment of the ports with respect to the corporation's operating funds? How is it dealt with? How do you contemplate this happening?

The Chairman: Mr. Sinclair.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, I think we have said on previous occasions that the financing of a port should first of all come from its own resources and working capital. We would expect them to cover all their operating expenses with their own revenues. We would expect that ports, either in whole or in part, should be able to sustain some portion of their capital investment program. To the extent that a port does not have sufficient funds to sustain a capital investment program initially, funds would be available from the central treasury, either by way of loan or by way of grant.

It is also envisaged by the kind of language we have used, in indicating that there will be no surplus funds until the six-year capital program has been taken into account, that we would rather see the funds retained within the ports community, and that in fact what we are doing in this type of amendment, or this type of proposed section, is really reflecting the requirements of the Financial Administration Act and reflecting the requirements of the Crown corporations legislation, the amendments of the Financial Administration Act dealing with Crown corporations.

We have also said that we do not envisage the ports being huge generators of surplus funds. That would seem to be contrary to the purposes of the port in being competitive and fair and equitable to all the users of the port. But we would hope there would be a sufficient cash flow emanating from port operations to be able to sustain the capital investment and to be able to sustain the interest and principal requirements that might be required as a result of any loan that might come from the federal treasury.

We are introducing the local port corporation into this concept because of the previous amendments which eliminated the word "transfer" and substituted the word "lend". The final reason is that, as I have said on previous occasions before this

[Traduction]

M. Forrestall: Ce n'est peut-être pas le meilleur moment de poser la question mais après tout, pourquoi pas? J'imagine que cet amendement porte sur les recettes excédentaires de la société qui seraient remises au receveur général et j'aimerais demander à l'administrateur quelle partie du projet de loi traite de l'autofinancement de la société et quelle est la formule prévue. Comment se financera-t-elle? Se financera-t-elle au moyen de ses recettes portuaires ou bien au moyen de fonds alloués directement par l'État? Si elle se finance au moyen de ses recettes portuaires, quelle sera la formule appliquée et pourquoi ne peut-elle conserver une partie de ses recettes? Ou est-ce implicite?

Est-ce que la société pourrait conserver une bonne partie de ses recettes excédentaires pour couvrir ses frais de fonctionnement—salaires, bureau, chauffage, électricité, etc., et donc réduire la ponction budgétaire de ce port couverte par la société? Comment tout cela va-t-il se faire?

Le président: Monsieur Sinclair.

M. Sinclair: Monsieur le président, nous avons dit à plusieurs reprises que chaque port est censé se financer lui-même à partir de ses propres recettes et capitaux de roulement. Les recettes devraient couvrir les frais d'exploitation. Nous pensons également que les recettes des ports devraient suffire également à couvrir au moins en partie leur programme d'investissement. Dans la mesure où un port ne disposera pas de recettes suffisantes pour financer initialement ses investissements, il pourra s'adresser au trésor central et demander soit un prêt soit une subvention.

Le libellé du texte montre également que nous n'attendons pas d'excédents avant l'expiration du programme d'investissement de six ans, que nous préférons que les fonds restent aux mains des ports. En fait, cette modification répond avant tout aux exigences de la Loi sur l'administration financière régissant les sociétés de la Couronne.

Nous avons dit également que nous ne prévoyons pas que les ports engendrent de gros excédents de recettes. Ce serait contraire aux règles de la compétitivité et aux principes de l'équité vis-à-vis des utilisateurs. Par contre, nous espérons que les opérations portuaires dégageront des liquidités suffisantes pour financer les investissements et rembourser les emprunts qui ont été contractés auprès du trésor fédéral.

Nous introduisons la société de port locale dans ce concept en raison des amendements antérieurs qui ont éliminé les termes «transfert» pour y substituer le mot «emprunt». La raison en est, ainsi que je l'ai dit à plusieurs reprises ici, que

[Text]

committee, we have attempted to construct a piece of legislation that would not have to be amended if, in the future, the decision were taken that the Canada Ports Corporation and the local port corporations should become Schedule D Crown corporations. So the provision for dividend, or provision for payment to the Receiver General, is an integral part of the Financial Administration Act and is an integral requirement for Schedule D Crown corporation status. That is the reason it has been put there.

A similar, but more onerous, provision exists in the Harbour Commissions Act and has existed since 1964.

The Chairman: Thank you.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman.

The Chairman: Yes, Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: I appreciate that in part. The other part of my question is how does the Canada Ports Corporation sustain itself? It is not a generator of capital. How does it pay its salaries? How does it rent office space? How does it purchase typewriters and desks? How does it in fact sustain itself? Will the funds for the operation of the Canada Ports Corporation come from the government, or will they come from operating surpluses that are deemed to be excess moneys from the local ports in Canada?

• 1200

The Chairman: Mr. Sinclair.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, proposed Section 35, on page 21, I think contains the provisions that respond to Mr. Forrestall's question: The remuneration and expenses of the head office of the corporation shall be distributed amongst both local port corporations and non-corporate ports in accordance with a formula arrangement arrived at in consultation with the local ports.

Mr. Forrestall: What is that formula?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, there is a formula at the present time utilized by the National Harbours Board based on tonnages and I think it has some relationship also to revenues. There is a weighted formula that is used at the present time. I would anticipate that some similar type of formula would be continued on into the future in such fashion as the board of directors of the Canada Ports Corporation, in consultation with the local port corporations, should decide.

The Chairman: Thank you.

Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: No.

The Chairman: Mr. Cook.

Mr. Cook: Let us be perfectly clear as to exactly what this says—and without the verbiage.

The word "consultation" has been used a great deal in these meetings. Consultation means that you have to talk to somebody. It does not mean that you have to listen to them.

[Translation]

nous essayons de rédiger un texte de loi qui n'aurait pas besoin d'être modifié si à l'avenir la Société canadienne des ports et les sociétés de port locales devaient devenir des sociétés de la Couronne relevant de l'annexe D. En effet, les sociétés de la Couronne de ce type doivent, de par la Loi sur l'administration financière, verser des dividendes ou effectuer des paiements au Receveur général. C'est la raison pour laquelle nous avons ajouté cette disposition.

Une disposition similaire mais plus onéreuse existe dans la Loi sur les commissions de port de 1964.

Le président: Je vous remercie.

M. Forrestall: Monsieur le président.

Le président: Oui, monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Je comprends cela. La deuxième partie de ma question est de savoir comment la Société canadienne des ports se finance. Elle ne produit pas de recettes. Où trouve-t-elle les fonds pour verser ses salaires, louer des locaux, acheter des machines à écrire et des pupîtres? Comment subvient-elle à ses besoins? Les fonds nécessaires à l'exploitation de la Société canadienne des ports proviendront-ils du gouvernement ou des revenus excédentaires censés être gagnés par les ports locaux au Canada?

Le président: Monsieur Sinclair.

M. Sinclair: Monsieur le président, l'article 35 proposé à la page 21 présente des dispositions qui répondent à la question de M. Forrestall; en effet, les traitements et frais de la Société ainsi que les dépenses du siège social doivent être répartis entre les ports non-constitués et les sociétés de port locales selon une formule déterminée après consultation des conseils de ports locaux.

M. Forrestall: Quelle est cette formule?

M. Sinclair: Monsieur le président, actuellement, une formule est utilisée par le Conseil des ports nationaux d'après les tonnages, et aussi d'après les revenus. Cette formule pondérée est actuellement utilisée. Il semblerait qu'une même formule continuera à s'appliquer à l'avenir, comme en décidera le Conseil d'administration de la Société canadienne des ports en consultation avec les sociétés de ports locales.

Le président: Merci.

Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Non.

Le président: Monsieur Cook.

M. Cook: Il faudrait peut-être être très clair quant au sens exact de tout cela, sans verbiage.

Le terme «consultation» a été utilisé à maintes reprises au cours des réunions. Une consultation implique la nécessité de parler à quelqu'un mais non de l'écouter.

[Texte]

By proposed Section 34, of course, the Canada Ports Corporation in Ottawa, the parent body, can take funds away from local port corporations, whether they like it or not, and now, under this proposed section, the minister and the Minister of Finance, with the approval of the Government in Council, can take moneys away from the local port corporation or from the Canada Ports Corporation—and when I say “take away” I mean exactly that, take it away, not lend; in other words, just bring it in in whatever manner they like.

That is absolute, total, centralist control of everything at every level. I can see a situation arising some day where the local port corporation would say: We do not have any surplus funds here, we need them for development, and where the Canada Ports Corporation says, they are right, they do need that money and the Canada Ports Corporation needs that money.

Yet, again, the minister and the Cabinet can say, we disagree with you; we have consulted with you but we disagree with you. We consider these funds to be totally surplus and we want them. Send them. That is absolute, total control and when you talk about local autonomy, it does not exist. I will be voting against this.

The Chairman: Mr. Siddon.

Mr. Siddon: Yes, Mr. Chairman. I would like to make a few points and perhaps provide a different perspective on this particular clause and the amendment.

First of all, we have two different philosophies at play in this country and this House with respect to whether we should encourage increased incentives to individuals, private sectors, regional groups, as a way of helping the government out of its financial dilemma, or whether we should just tax more heavily and control more and redistribute more and assume that the government, and in particular the Cabinet and the bureaucrats in Ottawa, can do a better job than ordinary people out there in the country. I think we are finding that the latter experiment is failing. We had a budget last November where we increased taxes. The minister can say all he likes, in fact, he has aggravated and seriously increased the financial insecurity of this country, so he increases taxes again.

What I am getting at is that there are two ways to look at port development and Clause 2 of this bill outlines a mandate for the Canada Ports Corporation that gets government off their backs and takes a development-oriented, expansionary approach to building ports and port facilities in the national interest. Then we hear, through this clause, that the government and the minister can come along at any time and expropriate any surplus, or any revenues that they deem to be surplus to the needs of the Canada Ports Corporation and essentially neutralize any effectiveness it might have had in building more ports and expanding Canada's ability to compete against other exporting nations by making our ports first-rate in world shipping circles. So what we are doing is

[Traduction]

L'article 34 proposé stipule bien sûr que la Société canadienne des ports à Ottawa, la société-mère, peut retirer de l'argent des Sociétés de ports locales, que cela leur plaise ou non, et maintenant en vertu de cet article proposé, le ministre et le ministre des Finances peuvent, avec l'approbation du gouverneur en conseil, retirer de l'argent de la Société de ports locale ou de la Société canadienne des ports—et lorsque je dis «retirer», c'est bien ce dont je veux parler, car il ne s'agit pas de prêt; en d'autres termes, ils chercheront à obtenir ce revenu de quel que façon qu'ils le souhaitent.

Il y a par là un contrôle absolu, centralisé de toutes les activités, à tous les niveaux. Je vois très bien qu'un jour une société de ports locale pourrait dire qu'elle n'a pas de gain excédentaire, qu'elle en a besoin pour son propre développement, alors que la Société canadienne des ports dira que c'est vrai, mais qu'elle aussi a besoin de cet argent.

Or, là encore, le ministre et le Cabinet peuvent dire qu'ils ne sont pas d'accord, bien qu'il y ait eu des consultations. Ils estimeront que ces gains sont totalement excédentaires et qu'ils les veulent, qu'il faut les leur envoyer. C'est là un contrôle absolu et total, qui fait fi de l'autonomie locale qui n'existe finalement pas. Je voterai donc contre cette disposition.

Le président: Monsieur Siddon.

M. Siddon: Oui, monsieur le président. Je voudrais présenter quelques points de vue et une perspective différente peut-être sur cet article ainsi que sur l'amendement.

Tout d'abord, au Canada et dans cette Chambre, il existe deux écoles de pensée différentes, à savoir l'une disant qu'il faudrait accorder de plus grandes incitations fiscales aux particuliers, au secteur privé, aux groupes régionaux, pour aider le gouvernement à sortir de son dilemme financier, et l'autre préconisant de les imposer et les contrôler davantage, avec une répartition plus grande des fonds, tout en supposant que le gouvernement, et en particulier le Cabinet et les bureaucrates d'Ottawa, peuvent faire un meilleur travail que les citoyens ordinaires. Nous constatons que cette dernière méthode ne fonctionne pas. En novembre dernier, le budget prévoyait une augmentation de l'impôt. Le ministre peut dire tout ce qu'il veut, mais en fait, il a aggravé et sérieusement accru l'insécurité financière de ce pays, et de ce fait, il décide de majorer l'impôt une fois de plus.

Ce que je voudrais dire, c'est qu'il y a deux façons d'envisager la création d'un système portuaire, et l'article 2 de ce projet de loi définit un mandat pour la Société canadienne des ports qui rejette l'enprise du gouvernement, pour envisager un objectif fondé sur le développement, l'expansion, la construction de ports et d'installations portuaires, dans l'intérêt national. Cependant, en vertu de cet article, nous voyons que le gouvernement et le ministre peuvent à n'importe quel moment exproprier des gains excédentaires ou des gains censés l'être par rapport aux besoins de la Société canadienne des ports, ce qui neutralise essentiellement toute efficacité qu'elle aurait pu avoir pour construire davantage de ports et pour développer la capacité du Canada de concurrencer d'autres nations exporta-

[Text]

creating more work for bureaucrats in Ottawa, and I get the suspicion, through everything I see in this bill, that what we are trying to do is continue to feather the nests of some people here in this city, which is the most secure and most financially well off city in the whole of the country, who continually want to protect their vested interests by giving themselves a job.

• 1205

This provision here gives a job to people in the Ministry of Transport who will then have to review the accounts and the financial transactions and the investments of all the ports that are operating, and then make recommendations to the minister as to whether he should step in. I know Mr. Sinclair will say that this will be done very rarely, but if it is to be done very rarely, then why does it have to be written into the bill at all? They will step in and grab either from a local port corporation or the Canada Ports Corporation whatever they deem to be surplus.

Now, Mr. Sinclair has said that from time to time the government might make capital grants to advance the development of a port like the Port of Prince Rupert, and that is well and good. But if that be the case, and if this is an attempt to recover those types of generous injections of capital, which were used to stimulate port development, why is it not limited to recovering the amounts that were granted? This is not limited in any way. It says that if we in Ottawa deem that a particular port or the whole corporation is seen to be successful and wealthy—they love that word—then we are going to take it away so we can redistribute it for other purposes.

Why not use the taxation system for that type of initiative? Why give the minister this type of open-ended authority to expropriate revenues of the Canada Ports Corporation and hamstring it in its attempt to build and develop and expand our ports for the betterment of Canada? It is contrary to the national goals clause. It allows the minister to go over the heads of not only the Canada Ports Corporation but even to take away that consultative relationship between the board of the parent corporation and the local corporations and dip into the funds of an individual local port corporation and take away their surplus too.

So we have another layer of bureaucracy, absolutely unnecessary if we are going to have a Canada Ports Corporation with their own board, and we have more work for bureaucrats in Ottawa. We keep alive a number of people who may not be so fortunate to get a job with the new ports corporation, but they still have to keep making pension contributions until the time of retirement. So here we create another job for them. That, Mr. Chairman, is the reason this country is going belly up, because we continue to find ways that bureaucrats can redistribute a diminishing pool of wealth instead of getting off the backs of individual local and entrepreneurial enterprises and letting them expand and increase the revenue base. You

[Translation]

trices en créant des ports de qualité supérieure par rapport aux autres pays du monde. Nous créons donc par là plus de travail pour les bureaucrates d'Ottawa, et je soupçonne, d'après tout ce que je vois dans ce projet de loi, que ce que nous essayons de faire est de continuer à améliorer la situation de certains des habitants de cette ville, ville la plus stable et qui s'en tire le mieux financièrement par rapport au reste du pays, et dont certains habitants ne cessent de vouloir protéger leurs intérêts acquis en se donnant un emploi.

Cette disposition accorde un emploi à des gens du ministère des Transports qui devront ensuite examiner les comptes, les transactions financières ainsi que les investissements de tous les ports qui fonctionnent pour recommander ensuite au ministre d'intervenir ou non. Je sais que M. Sinclair dira que cela se fera très rarement, mais dans ce cas, pourquoi donc faudrait-il inclure cela dans le projet de loi? Ils interviendront pour obtenir d'une société de port locale ou de la Société canadienne des ports tous les gains qu'ils estimeront excédentaires.

Monsieur Sinclair a dit que de temps en temps le gouvernement pourrait accorder des subventions pour promouvoir le développement d'un port comme celui de Prince Rupert, ce qui est fort bien. Mais si tel est le cas, et si l'on essaie par là de récupérer ces généreuses entrées de capitaux, qui étaient utilisées pour stimuler l'expansion des ports, pourquoi ne se contente-t-on pas de récupérer les montants accordés en subvention? Il n'y a aucune limite à cet égard. Il est dit que si Ottawa estime qu'un port ou que toute société de port est considérée comme étant florissante et riche—ils aiment beaucoup de mot—elle perdra ses gains qui seront répartis ailleurs pour d'autres fins.

Pourquoi ne pas utiliser le système d'imposition pour ce genre d'initiative? Pourquoi donner au ministre un pouvoir aussi vaste d'expropriation des gains de la Société canadienne des ports, en l'empêchant d'essayer de construire, de développer et d'étendre nos ports pour améliorer la situation du Canada? C'est bien contraire à l'article qui parle des objectifs nationaux. Cela permet au ministre non seulement de court-circuiter la Société canadienne des ports, mais aussi de retirer les possibilités de consultation entre le conseil d'administration de la société mère et les sociétés locales; de plus, le ministre peut ainsi puiser dans les fonds d'une société de port locale et lui retirer aussi ses gains excédentaires.

Nous avons donc un autre échelon bureaucratique absolument nécessaire avec la Société canadienne des ports et son conseil, et nous aurons donc plus de travail pour les bureaucrates d'Ottawa. Nous préservons la situation d'un certain nombre de personnes qui n'ont peut-être pas la chance d'avoir un emploi dans les nouvelles sociétés de port, mais elles devront continuer à cotiser à un fonds de pension jusqu'à leur retraite, et nous créons ainsi d'autres emplois pour elles. Voilà, monsieur le président, la raison pour laquelle ce pays va à sa perte, parce que nous continuons à trouver des moyens tels que les bureaucrates puissent redistribuer une richesse qui va en diminuant, au lieu de desserrer notre emprise sur les particu-

[Texte]

cannot increase the revenues of our country if you continue to intervene, create more government programs and more means of ripping off revenues and redistributing profits, and in the final analysis destroying the whole incentive system in our country. That is what this provides for, and I absolutely reject it.

Mr. Mazankowski: Right on!

Some hon. Members: Hear, hear!

The Chairman: Mrs. Mitchell.

Mrs. Mitchell: We certainly agree that this is too arbitrary an amendment. I think it would have been far better if they would leave out the "or a local port corporation", and if the government members, particularly those interested in the Port of Montreal, would vote against this, then it would take out the arbitrariness of it. The other option would have been if they had somehow inserted a phrase in this section that would say "with the approval of the local port corporation", then I think we would have been happier with it as well. But we cannot approve it as it is, and I would hope that the government members would consider an amendment.

The Chairman: It sounds more like a representation, Mrs. Mitchell. In any case, question. All those in favour of the amendment, please signify by raising their hands. All those opposed, please raise their hands.

Amendment agreed to: yeas, 8; nays, 5.

Clause 13, as amended, agreed to.

The Chairman: I have no notice of amendments for Clause 14. I wonder if we can carry Clause 14.

Mr. Forrestall: Clause 14 was carried.

The Chairman: Not according to my record. Just a minute—

Mr. Corbin: Yes, it was carried.

The Chairman: It was carried?

Mr. Corbin: Yes, sir.

• 1210

The Chairman: Okay, Clause 14 was carried. I would suggest then that that is a good place at which we should adjourn for lunch.

The meeting is adjourned until 3.30 this afternoon. I would urge members to be here sharply at 3.30 pm. so we can get started then. Meeting adjourned.

AFTERNOON SITTING

• 1550

The Chairman: Order, please. I see 11 members present.

[Traduction]

liers, les entreprises pour les laisser améliorer leur situation économique et augmenter l'assiette fiscale. Or cet objectif ne pourra s'atteindre si l'on continue à intervenir, à créer davantage de programmes publics, de moyens de «filouter» des revenus, de redistribuer des profits, pour détruire, en dernière analyse tout le système de stimulants de notre pays. Voilà les conséquences de cette disposition que je rejette de façon catégorique.

M. Mazankowski: Bravo!

Des voix: Très bien.

Le président: Madame Mitchell.

Mme Mitchell: Nous sommes tout à fait d'accord pour dire que cet amendement est trop arbitraire. Je pense qu'il aurait bien mieux valu ne pas insérer «ou une société de port locale», et si les membres du gouvernement, en particulier ceux qui s'intéressent au port de Montréal, votaient contre cet amendement, il n'y aurait plus d'arbitraire. L'autre possibilité aurait été d'insérer dans cet article «avec l'approbation de la Société de port locale», ce qui aurait bien amélioré les choses. Mais nous ne pouvons pas approuver cette disposition sous son libellé actuel, et j'espère que les membres du gouvernement envisageront un amendement.

Le président: C'est davantage une observation, madame Mitchell. Quoi qu'il en soit, passons au vote. Tous ceux qui sont en faveur de l'amendement, veuillez l'indiquer en levant la main. Tous ceux qui sont contre voudront bien l'indiquer aussi.

L'amendement est adopté par 8 voix contre 5.

L'article 13 modifié est adopté.

Le président: Je ne vois pas d'amendement pour l'article 14. Peut-on l'adopter?

M. Forrestall: Il a déjà été adopté.

Le président: Pas d'après mes notes. Un instant s'il vous plaît...

M. Corbin: Oui, il a été adopté.

Le président: Est-ce exact?

M. Corbin: Oui, monsieur.

Le président: Très bien, l'article 14 a été adopté. Je propose donc d'ajourner maintenant pour le déjeuner.

La séance est levée jusqu'à 15h30. Je demanderais aux membres du comité de bien vouloir être exacts pour commencer à l'heure. La séance est levée.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît. Je constate que onze membres sont présents.

[Text]

We are resuming consideration, of course, of Bill C-92, and surely by now everybody knows what it is about.

This morning we carried Clause 6, as amended. We carried Clause 7, 10, and 13, as amended. We carried Clause 14 earlier.

On Clause 15

The Chairman: Mrs. Mitchell has a general amendment to propose, I understand.

Mrs. Mitchell.

Mrs. Mitchell: Thank you.

I move that Bill C-92 be amended in Clause 15 at page 21 by deleting lines 35 to 40 and at page 22 by deleting lines 1 to 3 and substituting the following:

chairman, a vice-chairman and five other directors.

2.(1) Subject to this section, three of the directors of a port corporation shall be appointed by the Governor in Council, and the remainder shall be appointed as follows:

(a) one recommended by the Lieutenant Governor in Council of the province in which the local port corporation is located;

(b) one recommended by agreement among the councils of all municipalities adjoining the port for which the local port corporation is established;

(c) one recommended by the provincial federation of labour in consultation with marine and maritime unions; and

(d) one recommended by the agreement of the domestic users of the local port corporation.

The Chairman: That was not the one I thought you were going to move.

Mrs. Mitchell: Really? Which one did you think I was going to move?

The Chairman: Okay, that is fine. We will just let it go.

Anyway, it is moved by Mrs. Mitchell that Bill C-92 be amended in Clause 15 at page 21 by deleting lines 35 to 40 and at page 22 by deleting lines 1 to 3 and substituting the following

Shall I dispense with it?

• 1555

Mr. Deniger: Dispense.

Mr. Forrestall: Do you not have an earlier amendment?

Mr. Deniger: Mrs. Mitchell, we have an amendment on your original list. I guess this one replaces the other one.

Mrs. Mitchell: This replaces the original one, Mr. Chairman. The first one was out of order because it mentioned nine directors. I understand it is out of order.

[Translation]

Nous reprenons donc l'étude du projet de loi C-92; je suis sûr que vous savez tous de quoi il s'agit.

Nous avons adopté ce matin l'article 6 modifié. Nous avons adopté les articles 7, 10 et 13 modifiés. Nous avons adopté plus tôt l'article 14.

Nous en sommes à l'article 15.

Le président: Madame Mitchell a un amendement de nature générale à proposer.

Madame Mitchell.

Mme Mitchell: Merci.

Je propose que le projet de loi C-92 soit modifié à l'article 15, page 21, par la substitution, aux lignes 30 à 35, de ce qui suit:

un vice-président et cinq autres directeurs.

2.(1) Sous réserve de cet article, trois des directeurs d'une société de port devront être nommés par le gouverneur en conseil, et les autres comme suit:

a) un directeur recommandé par le lieutenant-gouverneur en conseil de la province où la société de port locale est située;

b) un directeur recommandé après accord entre les conseillers de toutes les municipalités avoisinant le port pour lequel la société de port locale est créée;

c) un directeur recommandé par la fédération provinciale du travail après consultation avec les syndicats marins et maritimes; et

d) un directeur recommandé après accord avec les utilisateurs internes de la société de port locale.

Le président: Je ne pensais pas que vous alliez proposer cet amendement-ci.

Mme Mitchell: Vraiment? Lequel croyiez-vous que j'allais proposer?

Le président: Très bien, nous allons le retenir.

'e toute façon, M^{me} Mitchell propose que le projet de loi C-92 soit modifié à l'article 15, page 21, par la substitution des lignes 30 à 35 par ce qui suit . . .

Puis-je me dispenser de le lire . . .

M. Deniger: Vous pouvez vous en dispenser.

M. Forrestall: N'avez-vous pas un amendement avant celui-là?

M. Deniger: Madame Mitchell, nous avons un amendement qui figurait sur votre liste initiale. J'imagine que celui-ci remplace l'autre.

Mme Mitchell: Celui-ci remplace l'amendement initial, monsieur le président. Le premier était irrecevable, puisqu'il mentionnait neuf directeurs. Si j'ai bien compris, c'était irrecevable.

[Texte]

The Chairman: Okay.

Mrs. Mitchell: May I speak to that, Mr. Chairman?

The Chairman: Yes.

Mrs. Mitchell: This amendment, we feel, is quite important. It has to do, of course, with the structure and composition of the board of the local port. We feel it is important from the point of view, again, of the stated objectives of this bill, which aim at increasing local autonomy for local ports. It is important because it also would provide for more regional input, particularly as far as economic and social development are concerned. I am thinking particularly of the six-year plans that ports will be developing, which certainly require input from the different local jurisdictions.

I would like also to point out that we do not agree with the fact that none of these directors should be elected officials—aldermen or provincial members of Parliament—and later we will bring in an amendment to that effect. They also certainly should meet the qualifications which have been spelled out and to which, I think, all parties agree. These qualifications require expertise in administration and port matters.

We think it particularly gives a good balance also to the federal government. Three of the directors would be federal appointees; the other four would counterbalance. They would have different interests, so I think it would counterbalance and give the federal government somewhat the upper hand if they needed it. We feel it is essential that the province should appoint one person—again, not an elected member of the legislature, but someone who meets the qualifications of a port director as included in the bill.

We also change (b) to cover one director, who would be appointed by agreement of municipalities. I know this is different in different cities. Toronto probably has one metro government. In Vancouver we have 10 municipalities and, in our case, it would probably be through the Greater Vancouver Regional District, in consultation with municipalities, that this person would be appointed. Such persons also would not have the interests of any particular municipality, any vested interest in that regard, since they would represent all municipalities and have expertise in port matters.

We mentioned this morning the question of boundaries, for example—again, involving long-range planning that affects the total port environment, health and safety measures. I think it is most important that a local person with the views of all the communities surrounding the port be included.

We have already heard from the administrator the important contributions that people like Mr. Don Garcia of the longshoremen's union in Vancouver already contribute to this board. He is appointed, as I understand it, not as a representa-

[Traduction]

Le président: Très bien.

Mme Mitchell: Puis-je prendre la parole au sujet de cet amendement, monsieur le président?

Le président: Oui.

Mme Mitchell: Nous croyons que cet amendement est important. Il concerne évidemment la structure et la composition du conseil de port local. Il est important, croyons-nous, du point de vue des objectifs déclarés dans le projet de loi, qui visent à donner aux ports locaux une plus grande autonomie. Il est important également parce que les régions feront un plus grand apport, surtout sur le plan socio-économique. Je pense particulièrement aux projets pour six ans que les ports mettront en vigueur, et qui, certainement, nécessitent un apport de la part des différentes compétences locales.

J'aimerais également souligner que nous n'acceptons pas qu'aucun des directeurs ne soit des fonctionnaires élus—échevins ou parlementaires provinciaux—et nous allons présenter plus tard un amendement à cet effet. Ils devraient pouvoir également posséder toutes les compétences mentionnées et je crois que tous les partis sont d'accord là-dessus. Ces compétences exigent que les personnes soient expertes dans l'administration d'un port et dans les questions portuaires.

A notre avis, cela donnerait également au gouvernement fédéral un bon équilibre. Trois des directeurs seraient nommés par le fédéral, les quatre autres feraient contrepoids. Ils auraient des intérêts différents; par conséquent, ils feraient contrepoids et donneraient au gouvernement fédéral la main haute si nécessaire. Il est essentiel à notre avis que la province nomme une personne—là encore, il ne s'agit pas d'une personne élue à l'assemblée législative, mais quelqu'un qui a la compétence voulue pour être directeur d'un port comme en fait état le projet de loi.

Nous avons également changé l'alinéa b) pour qu'un directeur soit nommé avec l'accord des municipalités. Je sais que c'est différent dans les diverses municipalités. Toronto a probablement une administration métropolitaine. A Vancouver, nous avons 10 municipalités et, dans notre cas, cette personne serait nommée probablement par le biais du *Greater Vancouver Regional District*, après consultation avec les municipalités. Ces personnes n'auraient pas non plus à cœur que les intérêts d'une municipalité particulière, un intérêt direct, étant donné qu'elles représenteraient toutes les municipalités et seraient compétentes pour les questions portuaires.

Nous avons mentionné ce matin la question des limites notamment—là encore, il s'agit de planification à long terme qui touche l'ensemble de l'environnement portuaire, les mesures de santé et de sécurité. Il est très important qu'une personne locale soit incluse parce qu'elle représente l'opinion de toutes les communautés avoisinantes.

L'administrateur nous a déjà dit quelles contributions importantes offrent des personnes comme M. Don Garcia du Syndicat des débardeurs de Vancouver qui siège déjà à ce conseil. Il a été nommé, si je comprends bien, non pas en tant

[Text]

tive of that union, but as a representative of labour generally and brings expertise generally to the board.

The same thing, of course, should apply, we feel, to the business community, as pointed out with great strength by Mr. Mann the other day. We think that a representative of all the domestic users of the port would represent the business community. We would not include the international users of the port in that, but the domestic users of the port, including commercial tenants as well as other users of the port.

Also, other proposed sections of the bill, as I understand it, still give the federal government under the bill the right to have some veto, to make sure there is a balance in the board and that it is a capable board.

I think those are the main points I would like to raise. But I think it is quite an important amendment, and certainly we feel very strongly about this. It is probably the most important amendment we are putting forward.

The Chairman: Thank you, Mrs. Mitchell.

Mr. Cook.

• 1600

Mr. Cook: Mrs. Mitchell did not mention it but one of the most important things in her amendment which I totally agree with is the fact that it does remove most of the potential for patronage. If you take a look at the history of ports in Canada, particularly prior to the National Harbours Board and even during the National Harbours Board with some of the board, patronage has been one of the chief reasons one got appointed to a board.

Patronage I do not think necessarily means that you are going to have a bad board, but it also does not necessarily mean that you are going to have a good board. What it means is you are going to have people appointed for the wrong reasons to the board, and the wrong reasons to be appointed to the board are, of course, political affiliation and political work at one time or another.

We have an amendment along the same lines, a little more detailed I believe, than the NDP amendment, but I will be supporting the NDP motion for the simple reason that I expect it to be voted down in order that the Liberal Party of Canada can maintain their patronage in terms of these kinds of appointments.

It would certainly be popular in Vancouver if this government could see its way clear to allow some local input into the thing on a basis of other people making the decisions, rather than all of the decisions continuing to be made in Ottawa by the Cabinet and the minister. If they would only allow in my case the Port of Vancouver to have a major say in who is on that board—and also the various groups that Mrs. Mitchell has mentioned—at least then we would get a balanced viewpoint; we would be sure to have people who know what they are talking about in terms of port administration. I think

[Translation]

que représentant de ce syndicat, mais en tant que représentant des travailleurs en général et il fait profiter le conseil de sa compétence.

La même chose s'applique évidemment, ou du moins devrait s'appliquer au monde des affaires, comme l'a souligné avec force M. Mann l'autre jour. Nous sommes d'avis qu'un représentant de tous les utilisateurs nationaux du port devrait représenter le monde des affaires. Nous n'incluons pas les utilisateurs internationaux du port, mais les utilisateurs nationaux, y compris les locataires commerciaux de même que d'autres utilisateurs de ce port.

Si j'ai bien compris, d'autres projets d'article également donnent toujours au gouvernement fédéral le droit, en vertu de ce projet de loi, d'opposer un veto, de s'assurer qu'il y ait un équilibre au conseil et que ce conseil soit compétent.

Ce sont là les questions principales que je voulais soulever. C'est à mon avis un amendement important, et j'y suis certainement très attachée. C'est probablement l'amendement le plus important que nous ayons déposé.

Le président: Merci, madame Mitchell.

Monsieur Cook.

M. Cook: M^{me} Mitchell ne l'a pas mentionné, mais une des choses les plus importantes dans son amendement, que j'accepte en totalité, c'est le fait qu'il fait disparaître en grande partie la possibilité de patronage. Si nous faisons l'historique des ports au Canada, surtout avant la création du Conseil des ports nationaux et même depuis qu'il existe, le patronage était une des principales raisons pour lesquelles quelqu'un était nommé à un conseil.

Je ne crois pas que le patronage signifie nécessairement qu'on aura un conseil mauvais, mais cela ne veut pas dire nécessairement non plus que le conseil sera bon. Cela signifie que des gens seront nommés au conseil pour des mauvais motifs, qui sont évidemment l'affiliation politique, le travail politique à un moment ou à un autre.

Nous voulons présenter aussi un amendement en ce sens, un amendement un peu plus détaillé, je crois, que celui du NPD, et j'appuie la motion du NPD pour la simple raison que je m'attends à ce qu'elle soit rejetée pour que le Parti libéral du Canada puisse continuer son patronage et faire ce genre de nominations.

Ce serait certainement bien vu à Vancouver si le gouvernement voulait bien admettre un apport local et que d'autres personnes prennent des décisions plutôt que d'avoir des décisions qui viennent toujours d'Ottawa, du Cabinet et du ministre. Si le gouvernement voulait seulement permettre, dans mon cas, que le port de Vancouver ait un mot important à dire au sein de ce conseil—et également les divers groupes que M^{me} Mitchell a mentionnés—on pourrait au moins obtenir un point de vue équilibré. Nous serions certains d'avoir des gens qui savent de quoi ils parlent lorsqu'il s'agit d'exploitation d'un

[*Texte*]

it is in the best interests of Canada; her amendment is first rate.

So, on that basis, I am prepared to support her amendment, and, expecting it to go down, I will bring in my own amendment dealing with the same subject and for, I think, basically the same reasons that the NDP have mentioned. We want local people; we want to select those local people, and I think I can say that on behalf of the port community of Vancouver. I would find difficulty in finding anyone on the west coast that would disagree with either of those statements.

Therefore, we will be supporting it and we would urge the government to reconsider their arbitrary, high-handed, uninformed method of appointing people. If they want to work in the best interests of the country, then this is one occasion on which they could demonstrate their good faith and trust of the Canadian people. If they vote this down it indicates they are going to use those appointments for patronage and that I find not only reprehensible but deplorable.

Thank you, sir.

The Chairman: Mr. Flis.

Mr. Flis: Mr. Chairman, I do not think any bill is introduced, and specifically not this one, with the intention of promoting patronage in the country and within the present government. I think the bill very clearly does allow for the selection of people who have good management skills, people who know their region and have the interest of the local port at heart. So I cannot support this motion or Mr. Cook's comments, Mr. Chairman.

Mr. Deniger: I have one comment to make.

The Chairman: Mr. Deniger.

Mr. Deniger: There is a chap who lives in my riding who happens to be on the board of the directors of the Port of Montreal and I think he would be quite offended that he would be considered a patronage appointment because he is the chairman of the longshoremen's association of the Port of Montreal and I do not think that he is a Liberal either; I do not even know if he is a federalist.

Mr. Siddon: Do not bet on it.

Mr. Deniger: But I think he would be quite offended to hear that he is automatically deemed to be a patronage appointment because we appointed him, even though he might be the president of the longshoremen's association. He does have the good sense of living in my riding, mind you.

The Chairman: Mr. Siddon.

Mr. Siddon: Mr. Chairman, the comment made by Mr. Deniger a moment ago to the effect that he does not think this singular exception is a Liberal belies the fact that indeed most appointees to these boards are Liberals, and I do not think any member opposite could deny that, and I think it is most improper that this be the case.

[*Traduction*]

port. C'est, à mon avis, dans l'intérêt surtout du Canada, et son amendement est de première classe.

Par conséquent, dans ces conditions, je suis disposé à appuyer son amendement et, comme je m'attends à ce qu'il soit rejeté, je proposerai le mien sur le même sujet et, je crois, pour fondamentalement les mêmes raisons qu'a fournies le NPD. Nous voulons des représentants locaux, nous voulons choisir ces personnes, je puis l'affirmer, je crois, au nom de la communauté portuaire de Vancouver. Il me serait difficile de trouver une personne sur la côte Ouest qui ne serait pas d'accord avec l'une ou l'autre de ces déclarations.

Par conséquent, nous allons appuyer la motion et nous exhortons le gouvernement à réexaminer sa façon de nommer des représentants, laquelle est arbitraire, autoritaire et mal informée. Si le gouvernement veut travailler véritablement dans l'intérêt du pays, l'occasion s'en présente, il peut faire preuve de bonne foi et de confiance dans la population canadienne. S'il rejette la motion, cela signifie qu'il va continuer à recourir au patronage pour ces nominations et je trouve ça non seulement répréhensible mais déplorable.

Merci monsieur.

Le président: Monsieur Flis.

M. Flis: Monsieur le président, je ne crois pas qu'aucun projet de loi soit présenté, et certainement pas celui-ci, avec l'intention de promouvoir le patronage au pays et au sein du gouvernement actuel. Le projet de loi permet de toute évidence le choix de personnes qui possèdent de bonnes aptitudes de gestion, des personnes qui connaissent leur région et qui ont l'intérêt du port local à coeur. Par conséquent, je ne puis appuyer la motion ni les commentaires de M. Cook, monsieur le président.

M. Deniger: Je voudrais faire une remarque.

Le président: Monsieur Deniger.

M. Deniger: Il y a dans ma circonscription un homme qui se trouve à faire partie du conseil des directeurs au port de Montréal, et je crois qu'il serait très offusqué de savoir qu'on considère que sa nomination est une nomination de patronage, car il est le président de l'Association des débardeurs du port de Montréal. Je ne crois pas non plus qu'il soit libéral, je ne sais même pas s'il est fédéraliste.

M. Siddon: N'en faites pas le pari.

M. Deniger: Il serait vraiment très choqué d'entendre dire que parce qu'il a été nommé, c'est une nomination de patronage, même s'il est le président de l'Association des débardeurs. Il a l'intelligence de demeurer dans ma circonscription, ne vous en déplaie.

Le président: Monsieur Siddon.

M. Siddon: Monsieur le président, le commentaire de M. Deniger dément le fait qu'en réalité la plupart des personnes nommées à ces conseils soient des libéraux, et je ne crois pas qu'un membre de l'autre côté puisse le nier. C'est tout à fait inconvenant à mon avis que ce soit le cas.

[Text]

The Chairman: Mr. Siddon, I do not think that patronage has anything to do with this bill, and I think that this discussion is not in order on the bill.

Mr. Forrestall: Oh, oh!

Mr. Cook: Oh, come on!

Mr. Siddon: It is high time that the government of the day appointed people to these important offices on the basis of their merits alone and not on their political affiliations.

Mr. Forrestall: Hear, hear!

Mr. Siddon: But I can look at any board in Canada and find that this is not the case.

• 1605

The Chairman: I do not think there is anything in the bill that precludes exactly what you are saying, Mr. Siddon. I see no clauses in the bill referring to patronage and therefore I think the discussion of patronage on this bill is not in keeping with the clauses of the bill.

Mr. Siddon: Are you afraid to address the issue, you gentlemen opposite?

The Chairman: I am not afraid to address the issue, Mr. Siddon, but I do not think this is the place to address the issue.

Mr. Cook: Point of order, Mr. Chairman.

Mr. Siddon: This is the Parliament of Canada, Mr. Chairman.

The Chairman: On a point of order, Mr. Cook.

Mr. Cook: My point of order is this: We are talking about an amendment that deals with the selection of people to serve on these boards. Now then, patronage has to come into that because if we are discussing appointment of people to the board we are entitled to raise the subject that there in these appointments there has been so much patronage in the past that we want to correct it, and that is what the amendment is all about. So to rule patronage out of order in this meeting is simply, with the greatest respect, showing your bias, sir, and your refusal to admit that this Liberal government has done nothing but patronage in these appointments for the last 30 years.

Mr. McKnight: Will the amendment still keep the offices as appointed?

An hon. Member: It is not our fault that we have been in power.

The Chairman: Mr. Siddon.

Mr. Siddon: Mr. Chairman, I would like to ask a question of our officials. I know they are not at liberty to divulge totally some of the circumstances they have to contend with and the pressures they have to bear, but I would like Mr. Sinclair or one of his officials to explain to us the sequencing of the filling of vacancies on the boards, under the National Harbours

[Translation]

Le président: Monsieur Siddon, le patronage n'a rien à voir avec ce projet de loi, et cette discussion n'est pas acceptable pour l'étude du projet de loi.

M. Forrestall: Oh, oh!

M. Cook: Voyons!

M. Siddon: Il est grand temps que le gouvernement d'aujourd'hui nomme des personnes à ces postes importants en se fondant seulement sur leurs mérites et non pas sur leur affiliation politique.

M. Forrestall: Bravo, bravo!

M. Siddon: Cependant, je puis examiner n'importe quel conseil au Canada et me rendre compte que ce n'est pas le cas.

Le président: Je ne pense pas que dans le projet de loi, il y ait quoi que ce soit qui vous porte à dire ce que vous dites, monsieur Siddon. Je ne vois aucun article qui mentionne le patronage et par conséquent, cette discussion n'est pas conforme à l'étude des articles du projet de loi.

M. Siddon: Avez-vous peur de discuter de cette question, vous, messieurs de l'autre côté?

Le président: Je n'ai pas peur qu'on discute de cette question, monsieur Siddon, mais je ne crois pas que ce soit l'endroit pour le faire.

M. Cook: J'invoque le Règlement, monsieur le président.

M. Siddon: Il s'agit du Parlement du Canada, monsieur le président.

Le président: M. Cook invoque le Règlement.

M. Cook: J'invoque le Règlement parce que nous discutons d'un amendement qui a trait au choix des personnes qui siègent à ces conseils. Le patronage entre en ligne de compte, parce que si nous discutons de la nomination de personnes qui siègent au conseil, nous avons droit de soulever le fait qu'il y a eu pour ces nominations beaucoup de patronage par le passé. Nous voulons corriger cette situation et c'est ce que propose de faire cet amendement. Ainsi, vous déclarez que le patronage est une question irrecevable; c'est, avec tout le respect que je vous dois, faire preuve de parti pris, monsieur; vous refusez d'admettre que le gouvernement libéral n'a rien fait d'autre que recourir au patronage pour ces nominations depuis 30 ans.

M. McKnight: Est-ce que l'amendement conservera toujours le représentant nommé?

Une voix: Ce n'est pas de notre faute si nous sommes au pouvoir.

Le président: Monsieur Siddon.

M. Siddon: Monsieur le président, je voudrais poser une question à nos hauts fonctionnaires. Je sais qu'ils ne sont pas libres de divulguer toutes les circonstances qu'ils doivent accepter et les pressions qui s'exercent sur eux, mais j'aimerais que M. Sinclair ou un de ses hauts fonctionnaires nous explique le cheminement pour combler les postes aux conseils, en

[Texte]

Board Act, and generally their experience in dealing with the Minister of Transport and the Governor in Council in filling these vacancies or reappointing members to the board.

In other words, I would like to know whether the department comes up with a list of proposed nominees and submits them to the minister for approval, or does the list come in from the minister to the department with the instruction that so-and-so be appointed? I think it is important that the public of Canada and this committee learn exactly what process our senior officials have to contend with in making these appointments. I suspect that sometimes they are very frustrated by the kinds of instructions or advice they are given.

If this is not the case, I would be pleased to hear Mr. Sinclair clarify that this is not the case, that there are no hurried phone calls or instructions from the minister which might raise eyebrows, that everything is done properly and that the nominees to these boards are selected on the advice of our officials, not imposed by a political level upon those officials.

Mr. Corbin: How naive can one be? We all know how the system works.

Mr. Siddon: It is not naïveté; I think we should know the truth. I think this Parliament and the people of Canada should know the truth about how these selections are made.

The Chairman: Do you wish to comment on that, Mr. Sinclair?

Mr. G.M. Sinclair (Administrator, Canadian Marine Transportation Administration, Department of Transport): Mr. Chairman, I have never been frustrated at all in the appointment process because I really do not have a terribly large role to play in it, although I can say that I am frequently consulted on various appointments, among many others who are consulted.

Mr. Siddon: I have not had my answer. Mr. Chairman, I asked Mr. Sinclair what the sequencing is. Does the department, in consultation with the local port authorities, come up with a list of nominees and submit it to the minister for approval, or does the list come from the minister to the department? It is a very simple question.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, there is no definitive process. The department does not submit lists. From time to time we are asked for opinions; we are consulted. But we are just a part of an overall process carried on by the minister and the Governor in Council, but we are not an integral part if that.

Mr. Siddon: Well, without being very definitive, Mr. Sinclair has said that in fact they are consulted, but they do not originate the lists. In other words, the lists are originated at the local port level, or are they originated at the Cabinet level? All I want to know is where the lists originate.

Mr. Corbin: It is a very broad process.

[Traduction]

vertu de la Loi sur le Conseil des ports nationaux, en se fondant sur leur expérience dans leurs rapports avec le ministre des Transports, le gouverneur en conseil pour remplir ces postes ou renouveler les nominations au conseil.

Autrement dit, j'aimerais savoir si le ministère présente une liste des candidats proposés, s'il la soumet au ministre pour approbation ou est-ce que cette liste est présentée au ministère par le ministre qui demande qu'un tel soit nommé? Il est important que tous les Canadiens et les membres de ce Comité sachent exactement quel processus doivent accepter nos cadres dans le cas de ces nominations. Je soupçonne que parfois ils sont très frustrés du genre de demandes ou de conseils qu'ils reçoivent.

Si ce n'est pas le cas, j'aimerais entendre M. Sinclair apporter des précisions en ce sens, qu'il nous confirme qu'il n'y a pas de coups de téléphone à la hâte ou d'instructions de la part du ministre qui pourraient paraître curieux, et que tout se fait convenablement, que les candidats à ces conseils sont choisis d'après les conseils de nos hauts fonctionnaires, et non pas imposés à ceux-ci par un représentant politique.

M. Corbin: Quelle naïveté. Nous savons tous comment le système fonctionne.

M. Siddon: Ce n'est pas de la naïveté. Je pense que nous devrions connaître la vérité. Le Parlement et la population canadienne devraient connaître la vérité au sujet de la façon dont se font ces choix.

Le président: Voulez-vous faire un commentaire à ce sujet, monsieur Sinclair?

M. G.M. Sinclair (administrateur, Administration canadienne du transport maritime, ministère des Transports): Monsieur le président, je n'ai jamais été frustré par le processus de nomination, car je n'ai pas vraiment un rôle tellement important à jouer, bien qu'on m'ait consulté fréquemment au sujet de diverses nominations, de même que d'autres ont été consultés.

M. Siddon: Ce n'est pas ce que je demandais. J'ai demandé à M. Sinclair par quelles étapes passait ce choix. Est-ce que le ministère, en consultation avec les autorités du port locales, présente une liste de candidats, à soumettre au ministre pour son approbation, ou est-ce que cette liste est présentée par le ministre au ministère? C'est une question très simple.

M. Sinclair: Monsieur le président, il n'y a pas de procédure décisive. Le ministère ne présente pas de liste. De temps à autre, on nous demande nos opinions; nous sommes consultés. Cependant, nous participons à une procédure globale entamée par le ministre et le gouverneur en conseil, mais nous n'en faisons pas partie intégrante.

M. Siddon: Eh bien, sans que cela soit très définitif, M. Sinclair a déclaré qu'en réalité, ils sont consultés, mais la liste ne vient pas d'eux. Autrement dit, la liste vient du niveau local, ou est-ce qu'elle vient du Cabinet? Tout ce que je veux savoir, c'est l'endroit d'où vient cette liste.

M. Corbin: Il s'agit d'une procédure très générale.

[Text]

Mr. Siddon: Come, come!

Mr. Cook: It is a very "liberal" process.

The Chairman: I think it is a question which, if you like, Mr. Siddon, you can put to the minister when he appears before the committee, which—

Mr. Siddon: I think the members who happen to enjoy the majority in this House and in this country should have the courage to tell the people of Canada how these appointments are made. Let us not kid around.

• 1610

The Chairman: He is not a member. Mr. Sinclair is not a member; furthermore, the members of this process—

Mr. Siddon: I appreciate your offer that we seek the minister's—

The Chairman: —are not witnesses before the committee, so—

Mr. Siddon: —clarification of this question. But I do not believe that Mr. Sinclair—

Mr. Forrestall: The parliamentary secretary's silence is overwhelming.

Mr. Siddon: I do not believe that Mr. Sinclair has given us any indication that these selections are based on competence or ability.

Mr. Deniger: But at the Port of Montreal, I would say, because I am familiar with the Port of Montreal, that they are very competent and are very good. I think that, if they were here, they would take exception to that.

On the executive of that board, we have the best possible people: people who are involved in shipping, people who are involved with unions, people who are involved with the municipality. They are basically all appointed by our government, because we are in power. I would think that any member, as far as I am aware, who sits on that board in the Province of Quebec—I am not familiar with the other provinces—would take deep exception to the implication that they are not good and that they are just Liberal.

Mr. Siddon: Mr. Deniger has pointed out that they are appointed because they are the government and are in power. I think that this is all we need to have by way of clarification.

Mr. Deniger: Why do you not ask Jean Pigott the same question?

Mr. Siddon: I think that it is high time the people of Canada had better than that.

The Chairman: Order, order! This has gone on long enough. It has nothing to do with the clause in the bill, in my opinion.

All right, Mrs. Mitchell. It is Mrs. Mitchell's motion. This will close the debate on the amendment.

[Translation]

M. Siddon: Voyons, voyons!

M. Cook: C'est une procédure très «libérale».

Le président: C'est une question que vous pourrez poser au ministre, monsieur Siddon, lorsqu'il comparaitra devant le Comité, ce sera . . .

M. Siddon: Les députés qui ont la majorité dans cette chambre et au pays devraient avoir le courage de dire à la population canadienne comment se font ces nominations. Il ne faut pas se leurrer.

Le président: M. Sinclair n'est pas membre; de plus ceux qui s'occupent de cette procédure . . .

M. Siddon: J'apprécie votre offre de demander au ministre . . .

Le président: . . . ne sont pas témoins ici à ce Comité, par conséquent . . .

M. Siddon: . . . des précisions à ce sujet. Cependant, je ne crois pas que M. Sinclair . . .

M. Forrestall: Le silence du secrétaire parlementaire est accablant.

M. Siddon: Je ne crois pas que M. Sinclair nous ait dit que ces choix sont fondés sur la compétence ou l'aptitude.

M. Deniger: Je peux vous dire qu'au port de Montréal, j'en parle parce que je le connais, ces personnes sont très compétentes, très capables. Si elles étaient ici, elles seraient certainement indignées.

Nous avons les meilleures personnes possibles à la direction du conseil, des personnes qui connaissent le transport maritime, des personnes impliquées dans des syndicats, des personnes qui oeuvrent dans les municipalités. Fondamentalement, elles sont toutes nommées par notre gouvernement, parce que nous sommes au pouvoir. N'importe quel membre, pour autant que je sache, qui siège à ce conseil dans la province de Québec—je ne peux parler pour les autres provinces—serait certainement indigné qu'on ait laissé entendre qu'il n'est pas très compétent parce qu'il est simplement libéral.

M. Siddon: M. Deniger a souligné qu'elles sont nommées parce que son gouvernement est au pouvoir. Je pense que c'est tout ce dont nous avons besoin comme précision.

M. Deniger: Pourquoi ne pas poser la même question à Jean Pigott?

M. Siddon: Il est grand temps à mon avis que la population canadienne ait mieux que cela.

Le président: A l'ordre, à l'ordre. Cela a suffisamment duré, ce sujet n'a rien à voir, à mon avis, avec l'article du projet de loi que nous étudions.

Très bien, madame Mitchell, il s'agit de votre motion. Le débat concernant cet amendement, est clos.

[*Texte*]

Mr. Cook: Do you mean that we are not going to hear from the parliamentary secretary a defence of this government on the statements and allegations that have been made here?

Mr. Flis: Mr. Chairman, I do respect the proceedings of the committee. Mrs. Mitchell was called by the chairman, and I am waiting for her to reply. When the chairman recognizes me, I will speak.

Mrs. Mitchell: Well, Mr. Chairman, I must say again, having experience in Vancouver, that I would agree that patronage is of deep concern to people—patronage not only in most appointments made by the government, but also in this case particularly important, because the board elected has considerable power in who is going to get leases; there has also been quite a concern over the years in the Port of Vancouver that there is quite a number of well-known Liberals who have some very valuable long-term leases as well. So, while I did not spell that out in my introductory remarks, it certainly was a very major concern in the speech I made to the House.

Really, it seems to me that, if the government and the minister—I wish he were here—really believe in autonomy, this proposed structure would carry that out. But it would also give protection to the quality of board members and to the rights of the federal government to have appointees to the board as well and to have some overall say, since these are recommendations, and the final approval would still go through the minister.

The Chairman: Now the question.

Amendment negatived.

The Chairman: The next amendment is one being proposed by Mr. Cook.

Before we start that, I would just discuss something for a moment with the committee. I have no way of knowing, of course, and I think no other member on the committee has, whether or not we will complete clause-by-clause study this afternoon. But I am wondering, in case we do, whether the committee would like to meet this evening with the minister. I have an indication that he is available to meet with us this evening and would do so to fulfil the commitment he made to come back to the committee again before we dispose of this bill. Is it the wish of the committee to hold a meeting tonight, if necessary, to meet with the minister?

Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Well, it is a 4.15. I am not sure what time you propose to adjourn this afternoon, Mr. Chairman; but, based on where we stand with the bill, I have no strong feelings one way or another. There is a vote at 9.45 p.m., so we have an abbreviated meeting at best. On the other hand, we will all be here, so I am somewhat ambivalent about it.

• 1615

The Chairman: Mr. Siddon.

[*Traduction*]

M. Cook: Voulez-vous dire que nous n'allons pas entendre le secrétaire parlementaire défendre son gouvernement après les déclarations et les allégations qui ont été faites?

M. Flis: Monsieur le président, je respecte la procédure du Comité, vous avez demandé à M^{me} Mitchell de prendre la parole, et j'attends sa réponse. Lorsque le président me donnera la parole, je parlerai.

Mme Mitchell: Eh bien, monsieur le président, je dois répéter, comme je connais Vancouver, et vous dire que je conviens que le patronnage inquiète beaucoup les gens—non seulement le patronnage dans la plupart des nominations qui ont été faites par le gouvernement, mais également dans ce cas-ci qui est particulièrement important, parce que le conseil élu a énormément de pouvoirs lorsqu'il s'agit de décider qui obtient les baux. On s'est également beaucoup inquiété depuis quelques années au port de Vancouver du fait qu'un certain nombre de Libéraux très connus ont reçu des baux à long terme de grande valeur. Même si je ne l'ai pas mentionné lors de mes remarques d'ouverture, j'en ai certainement fait état dans le discours que j'ai prononcé à la Chambre.

Il me semble vraiment que si le gouvernement et le ministre—j'aimerais bien qu'il soit ici—croient véritablement en l'autonomie, la structure proposée apporterait la solution. Elle protégerait également la qualité des membres élus au conseil et les droits du gouvernement fédéral de faire des nominations au conseil et également d'avoir son mot à dire, étant donné qu'il s'agit de recommandations, et que la dernière autorisation appartiendrait toujours au ministre.

Le président: Passons au vote.

L'amendement est rejeté.

Le président: Le prochain amendement sera proposé par M. Cook.

Avant cela, j'aimerais que nous discussions un instant d'une certaine question. Je ne puis savoir, comme n'importe quel autre membre du Comité, si nous allons ou non terminer l'étude article par article du projet de loi cet après-midi. Si nous la terminions, je me demandais si les membres du Comité pourraient rencontrer le ministre ce soir. On m'a dit qu'il était disponible et qu'il était prêt à remplir l'engagement qu'il avait pris de revenir devant le Comité de nouveau avant que nous ne disposions de ce projet de loi. Voulez-vous que nous tenions une autre réunion ce soir, si nécessaire, pour rencontrer le ministre?

Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Eh bien, il est 16h15, je ne suis pas certain de l'heure à laquelle vous voulez ajourner cet après-midi, monsieur le président, mais étant donné ce que nous pensons du projet de loi, je n'ai pas vraiment d'opinion d'une façon ou d'une autre. Un vote est prévu à 21h45 et donc au mieux, nous aurons une réunion écourtée. Par contre, nous serons tous ici et donc je ne sais trop.

Le président: Monsieur Siddon.

[Text]

Mr. Forrestall: I am sorry, but I had one question I wanted to ask. Is anybody aware of the government House Leader's response to the original question on Thursday?

Mr. Deniger: We are here for a long time.

Mr. Forrestall: Thank you.

The Chairman: Mr. Siddon.

Mr. Siddon: We will be here next week.

I got off an airplane Monday night to come to one meeting, I had four the next day, one yesterday, and three more by this time today. We have some things to do in our offices and other obligations around here, so I would prefer that we dispense with the meeting this evening and call the minister next week. We will be here. We are making considerable progress.

Mr. Deniger: If we finish the bill today, all the clauses except for Clause 1, I do not mind if we meet with the minister next week. But until we finish all the clauses, I think we should say we sit tonight and work through until 9.45.

The Chairman: Mr. Cook.

Mr. Cook: I made some original statements when these hearings started on sudden notice last Thursday night. We sat Thursday night, we sat on Monday, we sat all day Tuesday, we sat on Wednesday, we are sitting all day on Thursday.

Quite frankly, I do not know what the rest of the members of this committee do about correspondence in their own time. I know this much: I have a stack of it on my desk, any number of other important things to do, and I find it terribly offensive to attempt to run a railway in this manner, to run this bill through so fast that it does not get the sober second thought it deserves on each clause as we go.

I am totally against sitting tonight for any reason, whether or not we finish the bill. I would kind of like to have the weekend to study it some more, because I certainly have not had time since these hearings have started in order to give it the sober second thought that these committees are supposed to give.

It strikes me, gentlemen, you are trying to push this thing through so fast that nobody realizes what is going on. I do not think it is fair; I do not think the committee should sit tonight, and I certainly would not agree to it.

The Chairman: Just a minute, now.

Mrs. Mitchell, then Mr. McRae.

Mrs. Mitchell: I do not think it makes sense to sit tonight either, Mr. Chairman. I think we all have a lot of responsibilities besides this committee, and I really do not think it would

[Translation]

M. Forrestall: Excusez-moi, mais j'avais une question à poser. Est-ce que quelqu'un est au courant de la réponse du leader en Chambre du gouvernement à la question initiale de jeudi?

M. Deniger: Nous sommes ici pour longtemps.

M. Forrestall: Merci.

Le président: Monsieur Siddon.

M. Siddon: Nous serons ici la semaine prochaine.

Je suis descendu de l'avion lundi soir pour venir à une réunion, j'en ai eu quatre le lendemain, une hier, et trois encore déjà aujourd'hui. Nous avons autre chose à faire à nos bureaux et d'autres obligations à remplir ici, et donc je préférerais que nous nous passions d'une réunion ce soir et que nous fassions venir le ministre la semaine prochaine. Nous serons ici. Nous avons réalisé des progrès considérables.

M. Deniger: Si nous en terminons avec le projet de loi aujourd'hui, à l'exception de l'article 1, je ne m'oppose pas à ce que nous rencontrions le ministre la semaine prochaine. Toutefois, jusqu'à ce que nous en ayons terminé avec tous les articles, je crois que nous devrions accepter de siéger ce soir et travailler jusqu'à 21h45.

Le président: Monsieur Cook.

M. Cook: Dès le début, lorsque nous avons commencé ces séances, j'avais dit ce que je pensais des avis soudains jeudi soir dernier. Nous avons siégé jeudi soir, nous avons siégé lundi, nous avons siégé toute la journée mardi, nous avons siégé mercredi et nous avons siégé toute la journée jeudi.

Très franchement, je ne sais pas comment les autres membres de ce Comité réussissent à faire leur correspondance dans leur temps libre. Mais je sais ceci: j'ai toute une pile sur mon bureau, une quantité de choses importantes à faire, et je suis tout à fait offensé que l'on tente de procéder ainsi en toute hâte, d'expédier le présent projet de loi si rapidement que nous n'avons pas le temps de réfléchir sérieusement à chaque article au fur et à mesure.

Je m'oppose complètement à l'idée de siéger ce soir, quelle qu'en soit la raison, que nous ayons ou non fini l'étude du projet de loi. J'aimerais avoir la fin de semaine pour l'étudier encore un peu plus, car je n'ai certainement pas eu le temps de le faire depuis le début de nos séances, afin d'avoir l'occasion d'y réfléchir sérieusement comme cela doit se passer en comité.

J'ai l'impression, messieurs, que vous tentez de faire adopter le projet de loi si rapidement que personne ne se rendra compte de ce qui se passe. Je ne crois pas que ce soit juste; je ne crois pas que le Comité doive siéger ce soir, et je ne vais certainement pas en convenir.

Le président: Un instant, voyons.

M^{me} Mitchell et ensuite M. McRae.

Mme Mitchell: Je ne crois pas que ce soit raisonnable de siéger ce soir non plus, monsieur le président. Je crois que nous avons tous un grand nombre de responsabilités outre ce

[Texte]

be productive; we obviously are going to have to meet tomorrow or next week anyway.

The Chairman: Mr. McRae.

Mr. McRae: Mr. Chairman, I sort of resent the notion that this has been a rushed operation. I was just talking with Mr. Forrestall a few minutes ago, and we were not sure whether we started this bill back in 1975 or 1976. It is at least the third time it has come to this stage since I have been here. I do not see this as a rush; there have been some changes, but not a hell of a lot. It seems to me that around this House of Commons those people who have been close to this thing must know what is in this bill; they must have thought about it for a long, long time.

I cannot see the purpose of making it last for weeks and weeks longer if it is going to get anywhere. I really do not think anybody is really intending to move this bill if we cannot get through it faster than we are doing. I just do not understand why we need a couple of weeks kicking this thing around. It seems to me we are close enough to get the thing down to a decent level tonight and bring the minister in next week and shut it off. I think one meeting with the minister and the rest of the day should be enough.

I am bored with this bill, frankly. It has been around just too, too many years. It has always been picked apart in some petty and picayune way.

The Chairman: Mr. Flis.

Mr. Flis: Mr. Chairman, I think in reply to Mr. Cook, we all have the same duties, the same responsibilities of answering our constituents by phone and by letter. As yourself, many of us are probably sitting until midnight or 1.00 a.m. doing it because of the amount of time we have spent in this committee. I think the sooner we can get this bill through, the more time we can put in our offices answering our constituents, et cetera.

I think even you, Mr. Cook, and you, Mr. Siddon, did want a lot of answers from the minister. You made some pretty wild allegations against the minister. He is prepared tonight to come, and that is where you can ask your questions again and get the reply directly from the minister. I would urge you maybe to reconsider and see if we can get through clause by clause, and on that condition: if we do, then the minister; if we do not, then let us sit going through clause by clause.

Mr. Siddon: Mr. Chairman, if we expect to be here at least another week or probably longer, I think it is just utter foolishness to force this legislation through in such an all-fire hurry.

[Traduction]

Comité, et je ne crois pas qu'en réalité ce serait très productif; manifestement, nous allons devoir nous réunir demain ou la semaine prochaine de toute façon.

Le président: Monsieur McRae.

M. McRae: Monsieur le président, j'accepte mal que l'on prétende que nous mettons la vapeur. J'en parlais justement à M. Forrestall il y a quelques instants, et nous ne savions plus au juste si nous avions commencé le présent projet de loi en 1975 ou en 1976. C'est au moins la troisième fois que le projet de loi parvient à cette étape depuis que je suis ici. Je ne vois pas qu'il y ait eu précipitation; il y a eu quelques changements, mais pas beaucoup. Il me semble que ceux qui s'intéressent à la chose à la Chambre des communes doivent savoir ce qui se trouve dans le projet de loi; ils ont dû y réfléchir pendant très très longtemps.

Je ne vois pas du tout pourquoi on devrait en faire durer l'étude pendant des semaines et des semaines encore si nous voulons parvenir au but. Si nous n'arrivons pas à travailler plus rapidement que nous ne l'avons fait, j'en viendrai à la conclusion que personne ne veut vraiment le voir avancer. Je ne comprends vraiment pas pourquoi il nous faut encore faire le tour de la question pendant quelques semaines. Il me semble qu'il est à notre portée de parvenir à quelque chose ce soir et de faire venir le ministre la semaine prochaine pour en terminer. Je crois qu'une réunion avec le ministre et le reste de la journée devrait suffire.

Ce projet de loi m'ennuie, très franchement. Cela fait un trop grand nombre d'années qu'on en parle. On l'a toujours mis en pièces de façon mesquine et frivole.

Le président: Monsieur Flis.

M. Flis: Monsieur le président, pour répondre à M. Cook, nous avons tous les mêmes fonctions, la même responsabilité de répondre à nos commettants par téléphone ou par lettre. Comme vous-même, beaucoup d'entre nous restent probablement jusqu'à minuit ou 01h00 du matin à travailler à cause du temps que nous passons ici au Comité. A mon avis, plus tôt nous adopterons le présent projet de loi, plus nous aurons de temps à passer à nos bureaux pour répondre à nos commettants, etc.

Je crois que même vous, monsieur Cook, et vous, monsieur Siddon, voulez obtenir beaucoup de réponses du ministre. Vous avez formulé quelques allégations assez farfelues à l'endroit du ministre. Il est disposé à venir ce soir, et c'est alors que vous pourrez poser vos questions encore et obtenir une réponse directement du ministre. Je vous encourage donc à y réfléchir à nouveau et à voir si nous pouvons en terminer avec l'étude article par article, et dans ce cas, si nous le faisons, alors nous rencontrons le ministre; sinon, nous siégeons ce soir pour l'étude article par article.

M. Siddon: Monsieur le président, si nous prévoyons d'être ici encore au moins une semaine et probablement plus longtemps encore, je crois que ce serait pure folie que de pousser le présent projet de loi ainsi à toute allure.

[Text]

• 1620

If I heard legitimate debate and participation from members opposite as if they took an interest in this bill, then maybe I would feel better about this. But I do not see that. I do not even know if they have caucused and studied the bill, because they do not enter into or engage in the debate, other than Mr. Deniger and Mr. Flis. I would feel much better if I felt this was a working parliamentary process, and I would be prepared to work a little harder on it. But I am not going to kill myself in order that you can rush something through this Parliament. If you intend to take that approach, I will be here and I will be digging my heels in as deeply as I have to to see that it does not happen. If you want my co-operation, then you are not going to kill me in the process; and I say that quite sincerely.

The Chairman: I do not know to whom you are referring when you say "you", but if you are referring to the Chair—

Mr. Siddon: I am referring to these people who sit there for hours to vote and say nothing else, because they do not have any understanding of what they are voting for or against.

The Chairman: Mr. Corbin.

Mr. Corbin: Mr. Chairman, I do not take the imputations of motives, open or incipient, very kindly. Mr. Siddon has made two points that are rather unfair. He is passing judgment on other members of Parliament. I think he is abusing the rules.

He refers to travel. I do not travel first-class to my riding, Mr. Chairman; I drive nine hours to get there, and I drive nine hours to get back, and yet I manage to do a decent day's work around here. Mind you, the days are long; and some of us have been sitting on Transport and other committees consistently over the years. In my case it has been 14 years, and I have never complained about the length of hours in committees or anything else.

Mr. Siddon: Good for you. You might participate in this debate—

Mr. Corbin: You had your say. Pipe down now.

The other imputation, Mr. Chairman, is that by keeping silence we are not participating. I am one who believes unnecessary repetition gets committees nowhere; and we have had plenty of that.

I have not bothered complaining about the repetitions. I recognize the right of other members to speak their mind and emphasize their points. I respect that. But I do not want to be judged because I do not happen to speak. It so happens that the points have been made. It so happens that yes, we have had caucus. We have had this around for a number of years and I am happy with the way things are going. And when I vote, I speak. You have my answer there and you have my position. In a democracy, that should suffice.

[Translation]

Si je constatais que les députés en face discutaient et participaient de façon légitime comme s'ils s'intéressaient au présent projet de loi, alors peut-être serais-je plus conciliant. Toutefois, ce n'est pas ce que je constate. Je ne sais même pas s'ils se sont réunis pour étudier le projet de loi, car ils ne participent pas au débat, sauf M. Deniger et M. Flis. Je me sentirais beaucoup plus à l'aise si j'avais l'impression de faire partie d'un processus parlementaire actif, et je serais alors disposé à y travailler un peu plus fort. Toutefois, je ne vais pas me faire mourir à travailler afin de vous permettre de précipiter l'adoption du projet de loi au Parlement. Si c'est l'approche que vous avez l'intention de prendre, je serai ici, je vais me buter tout ce qu'il faudra pour m'assurer que cela ne se produise pas. Si vous voulez ma coopération, alors vous n'allez pas me faire mourir en cours de route, et je le dis très sincèrement.

Le président: Je ne sais pas de qui vous voulez parler lorsque vous dites «vous», mais si vous parlez de la présidence . . .

M. Siddon: Je parle des gens qui s'assoient là pendant des heures afin de voter mais ne disent rien, car ils ne comprennent pas du tout pourquoi ils votent pour ou contre.

Le président: Monsieur Corbin.

M. Corbin: Monsieur le président, je n'accepte pas très bien qu'on m'impute ouvertement ou insidieusement des motifs. M. Siddon a soulevé deux points assez injustement. Il juge d'autres députés. Je crois que c'est un abus des règlements.

Il parle de déplacement. Je ne me déplace pas en première classe pour aller dans ma circonscription, monsieur le président; je fais neuf heures de voiture pour m'y rendre et neuf heures de voiture pour revenir et pourtant je réussis à faire une bonne journée de travail ici. Il est vrai que les jours sont longs; et il est vrai que certains parmi nous siègent au Transport et à d'autres comités de façon soutenue depuis des années. Dans mon cas, cela fait 14 ans, et je ne me suis jamais plaint du nombre d'heures de séances de comité ou de quoi que ce soit.

M. Siddon: Tant mieux pour vous. Vous pourriez peut-être participer au présent débat . . .

M. Corbin: Vous avez eu la parole. Maintenant, restez tranquille.

On prétend également, monsieur le président, qu'en restant silencieux, nous ne participons pas. Je suis l'un de ceux qui croient que les répétitions inutiles n'avancent guère les comités; or, nous en avons entendues beaucoup.

Je ne me suis pas donné la peine de me plaindre au sujet des répétitions. Je reconnais aux autres députés le droit de dire ce qu'ils ont en tête et de faire valoir leurs arguments. Je respecte ce droit. Toutefois, qu'on ne me juge pas parce qu'il arrive que je ne parle pas. En effet, les arguments ont été présentés. Il est vrai aussi que nous avons tenu un caucus. Le présent projet de loi est ici depuis de nombreuses années et je suis heureux de voir comment les choses se déroulent. Lorsque je vote, je parle. Vous avez là ma réponse, et vous connaissez ma position. Dans une démocratie, cela devrait suffire.

[Texte]

The Chairman: Mr. Deniger and then Mr. Bockstael.

Mr. Deniger: It seems to me Mr. Siddon has said since the first day he arrived that fundamentally and philosophically he is in complete disagreement with our position. Our position is here. We agree with the bill. We have looked at it; we have studied it; we have asked the questions in our caucus. We agree with the bill. He does not agree with the bill. He is asking the questions, as he should, because he disagrees with the bill. And he is getting answers he does not like, because fundamentally we disagree on the bill. But it is not the first time it is going to happen, and if the roles were reversed, it could very well happen again.

But to say it is a railroad—it is not. It is not accurate. This committee sits long hours—probably longer hours than any other committee—for everything it does.

On the point of participation, well, we are not talking in order to let him participate even more; and he is participating a lot.

The Chairman: Mr. Bockstael.

Mr. Bockstael: Mr. Chairman, I would like the members to know that I was parliamentary secretary for two years, and negotiations on this bill went on for two years. In February it was presented in a different format, as the ports policy, and I am in complete agreement with it. So I do not have to sound off needlessly to make my point. I have served with you and others, and with Mr. Forrestall, on the steering committee since February, and we negotiated that this was going to be brought in at this time.

I have sat here and listened to these remarks that we are not being partisan, we are not being regional, we are not being parochial; and we have witnessed, because—I will say it. I have been on this committee for two and a half years, and last Thursday night is the first time I saw Mr. Cook come to a Transport Committee with about 17 amendments, personal.

Mr. Corbin: That is his right.

Mr. Bockstael: That is fine. But what it amounts to is Vancouver against the rest of Canada. That is what we have been listening to from three and four members from Vancouver. When John Fraser came, when Mr. Skelly came, and when Mrs. Mitchell comes, it is Vancouver, the west coast, against the rest of Canada. And they say they are not being selfish. Well, that is what I am telling them now. And I do not need assistance coming from the back giving me notes to tell me and prompt me what the next question should be. I know what my own bloody questions should be, and I will ask them if I have them. But I am in complete agreement with this thing and they do not have to accuse me of not saying anything. I am here to vote and put the bill through. It has been lasting for six years before I ever came here, and it is about time we

[Traduction]

Le président: M. Deniger et ensuite M. Bockstael.

M. Deniger: Il me semble que M. Siddon a déclaré depuis le premier jour de son arrivée qu'essentiellement et philosophiquement, il se trouve diamétralement opposé à notre position. Notre position est ici. Nous acceptons le projet de loi. Nous l'avons examiné; nous l'avons étudié; nous avons posé des questions au caucus. Nous acceptons le projet de loi. Il ne l'accepte pas. Il pose des questions, comme il se doit, car il est en désaccord avec le projet de loi. Il obtient des réponses qu'il n'aime pas, car fondamentalement, nous sommes en désaccord. Mais ce n'est pas la première fois que cela se produit et si les rôles étaient renversés, cela pourrait fort bien se produire encore.

Mais de dire que nous mettons la vapeur—ce n'est pas le cas. Ce n'est pas juste. Notre Comité a siégé de longues heures—probablement plus longtemps que tout autre comité—pour tout ce qu'il fait.

Quant à la participation, nous ne parlons pas afin qu'il puisse participer encore plus; et il participe beaucoup.

Le président: Monsieur Bockstael.

M. Bockstael: Monsieur le président, j'aimerais que les députés sachent que j'ai été secrétaire parlementaire pendant deux ans, pendant les négociations sur le présent projet de loi qui ont duré deux ans. En février, le projet de loi a été présenté sous un format différent, sous forme d'une politique portuaire, que j'accepte complètement. Je n'ai donc pas à parler pour rien dire afin de faire connaître mon point de vue. Je fais partie tout comme vous et d'autres, ainsi que M. Forrestall, du comité directeur depuis le mois de février, où nous nous sommes entendus pour que le projet de loi soit étudié maintenant.

De ma place ici, j'ai entendu dire que nous n'étions pas partisans, que nous n'étions pas régionalistes, que nous ne prêchions pas pour notre paroisse; et nous avons été témoins, car—je vais le dire. Cela fait deux ans et demi que je fais partie de ce Comité et jeudi soir dernier, pour la première fois, j'ai vu M. Cook venir au Comité des transports avec environ 17 amendements personnels.

M. Corbin: C'est son droit.

M. Bockstael: C'est parfait. Toutefois, c'est Vancouver contre le reste du Canada. C'est ce que nous ont dit trois ou quatre députés de Vancouver. Lorsque John Fraser, lorsque M. Skelly est venu, lorsque M^{me} Mitchell vient, c'est Vancouver, la côte Ouest contre le reste du Canada. Ils prétendent ne pas être égoïstes. Eh bien, je leur dis le contraire maintenant. Je n'ai pas besoin d'assistant assis derrière moi pour me donner des notes et me dire, me souffler quelle devrait être ma prochaine question. Je sais quelles devraient être mes questions, et je les poserai quand j'en aurai. Toutefois, je suis tout à fait d'accord avec le présent projet de loi et qu'on ne vienne pas m'accuser de ne rien dire. Je suis ici pour voter et faire adopter le projet de loi. Six ans avant que je n'arrive, cela se passait déjà, et il est grand temps de voir des gestes ici, et non pas de la merde—excusez-moi, de la foutaise.

[Text]

got some action here, and not bullshit—excuse me, not garbage.

• 1625

The Chairman: Mr . . .

Mr. Siddon: I will not be argumentative. I will just say . . .

The Chairman: Just a minute, please.

Mr. Bockstael, I assume you withdrew . . .

Mr. Bockstael: I retract the word and mean “garbage”, pardon me.

The Chairman: All right.

Mr. Siddon: Mr. Chairman, we come here to bring legitimate views and concerns from the people who elect us. We are elected in western Canada and British Columbia because the people out there sense that there is a lot wrong about the way this government conducts the affairs of this country. We are asked to come here and bring those views, and we would be happy to come and deal with you as ladies and gentlemen in a positive, constructive mood.

But we would prefer to see some reciprocity and some response. When we make and express concerns, we do not like to see the intelligence of western Canadians and the people we represent insulted in the way it is by people who do not have the courtesy to respond in a sense of goodwill and decency and a sense of understanding the message we are bringing.

The Chairman: Mr. Siddon, I think you are reflecting again on the motives of other members, and I do not think that is called for in this committee. I do not want—

Mr. Siddon: All I am asking is generous response—

The Chairman: —reflections on other members.

Mr. Siddon: —and participation by the members on the government side.

Mrs. Mitchell: On a point of order, Mr. Chairman.

Mr. Siddon: This silence is what is making the people of western Canada so bloody angry that they are talking about separation today.

The Chairman: Mrs. Mitchell, on a point of order.

Mrs. Mitchell: Yes. Could we please get on with the substance of the bill? I think this is really quite unnecessary.

The Chairman: I put a question to the committee as to whether or not we should hold a session tonight, if necessary.

Mr. Cook: Mr. Chairman.

[Translation]

Le président: Monsieur . . .

M. Siddon: Je ne vais pas faire le raisonneur. Je vais simplement dire . . .

Le président: Un instant, s'il vous plaît.

Monsieur Bockstael, je présume que vous avez retiré . . .

M. Bockstael: Je retire l'expression, je voulais dire «fou-taise», excusez-moi.

Le président: Très bien.

M. Siddon: Monsieur le président, nous sommes ici pour présenter les opinions et les préoccupations légitimes de ceux qui nous ont élus. Nous avons été élus dans l'ouest du Canada et en Colombie-Britannique car les citoyens de ces régions ont le sentiment qu'il y a de graves lacunes dans la façon dont le gouvernement dirige les affaires de ce pays. Nous venons donc ici présenter ces opinions et nous serions heureux de venir ici et traiter avec vous, en dames et en gentilhommes dans un esprit positif et constructif.

Toutefois, nous préférierions qu'il y ait réciprocité et une certaine réaction. Lorsque nous formulons et exprimons des préoccupations, nous n'aimons pas voir l'intelligence des Canadiens de l'Ouest et de ceux que nous représentons insultée, comme c'est le cas, par ceux qui n'ont pas la courtoisie de répondre dans un esprit de bonne volonté et de décence, en comprenant le message que nous transmettons.

Le président: Monsieur Siddon, je crois qu'encore une fois vous faites des réflexions sur les motifs d'autres députés et je ne crois pas que cela convienne dans ce Comité. Je ne veux pas . . .

M. Siddon: Tout ce que je demande, c'est une réponse généreuse . . .

Le président: . . . de réflexions sur d'autres députés.

M. Siddon: . . . et la participation des députés du côté gouvernemental.

Mme Mitchell: J'invoque le Règlement, monsieur le président.

M. Siddon: C'est justement ce silence qui fâche tellement les citoyens de l'ouest du Canada qu'ils parlent aujourd'hui de se séparer.

Le président: Madame Mitchell, un rappel au Règlement.

Mme Mitchell: Oui. Pourrions-nous, s'il vous plaît, nous en tenir au texte du projet de loi? Tout cela, je crois, est tout à fait inutile.

Le président: J'ai demandé au Comité si nous devons ou non tenir une réunion ce soir, si nécessaire.

M. Cook: Monsieur le président.

[Texte]

The Chairman: I think we have had a fair discussion on that

Mr. Cook: Mr. Chairman

The Chairman: I am not finished, Mr

Mr. Cook: There have been slanderous remarks made against me by a member of the opposite side. I should certainly have the pleasure of replying. I do not think it is fair if you cut me off.

The Chairman: I did not cut you off. I simply said I put a question on whether we should have an additional meeting tonight. That is what the debate is supposed to be about, and I would like to have the question disposed of.

Mr. Corbin: On the question, Mr. Chairman, obviously there is no agreement. We should continue study of this bill. I think we should try to cool it down a bit. I do not accept the remarks made across the way, but I am prepared to forget them. Let us get on with the study of the bill. There is no point in bringing the minister in here if he is not going to be examined on the issues that have been raised, if the people cannot be here. So let us carry on and forget about the minister.

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Agreed.

Mr. Siddon: There was a question, Mr. Chairman. I was sitting

Mr. Cook: I still wish to make my comment to Mr. Bockstael in regard to his comments. I would only say this to you, sir. I would say, when you say that the amendments I bring in are garbage—when you changed the expression—then I hope the people of the west coast will note what your attitude is, as a western Canadian, to some kind of autonomy for the ports of this country.

I would also point out to you that it is not Vancouver against the rest of the country. There have been other Maritime members here who have spoken about things they do not like in this bill as well. To ignore them, and to concentrate on me, I think Really, if you are going to share blame, share it out to all of us.

But what we want is a better bill. What we want is a bill with some autonomy for the ports in it. We keep emphasizing that point and will continue to keep emphasizing that point, until such a time as this government, or whatever subsequent government, gives us a reasonable, fair ports bill—which this one is not.

It was introduced on February 1. What is the rush to hold these committee meetings in such fast order, when you could not even bring it into the House until late June? It certainly does not have that high a priority with your own government. I see no reason for these pressure tactics of meeting after meeting on a constant basis to try to push the thing through

[Traduction]

Le président: Je crois que nous en avons suffisamment discuté

M. Cook: Monsieur le président

Le président: Je n'ai pas terminé, monsieur

M. Cook: Un député de l'autre côté a fait des remarques diffamatoires à mon égard. Je devrais certainement jouir du plaisir de répliquer. Je ne crois pas que ce soit juste de me couper la parole.

Le président: Je ne vous ai pas coupé la parole. J'ai simplement dit que j'avais posé la question de savoir si nous devions tenir une réunion supplémentaire ce soir. Le débat est censé porter sur cette question, et j'aimerais qu'on la règle.

M. Corbin: A ce sujet, monsieur le président, manifestement, il n'y a aucun accord. Nous devrions continuer l'étude du projet de loi. Je crois que nous devrions nous calmer un peu. Je n'accepte pas les remarques qui ont été formulées en face, mais je suis disposé à les oublier. Revenons à l'étude du projet de loi. Il ne sert à rien de faire venir ici le ministre ce soir si on n'a pas l'intention de l'interroger sur les questions soulevées, si les gens ne peuvent venir. Continuons donc et oublions le ministre.

Des voix: D'accord.

Le président: D'accord.

M. Siddon: J'avais une question, monsieur le président. J'ai été assis

M. Cook: Je souhaite dire à M. Bockstael ce que je pense de ses remarques. Je m'en tiendrai à ceci, monsieur. Je vous dirai que lorsque vous prétendez que les amendements que j'apporte sont de la foutaise—et vous avez changé l'expression—alors j'espère que les habitants de la côte Ouest noteront votre attitude en tant que Canadien de l'Ouest, face à une certaine autonomie pour les ports de ce pays.

J'aimerais également vous faire remarquer que ce n'est pas Vancouver contre le reste du pays. D'autres députés des régions maritimes ici ont également relevé des aspects du projet de loi qu'ils n'aiment pas. De n'en pas tenir compte et de concentrer votre attention sur moi, je crois . . . vraiment, si vous avez l'intention de porter des accusations, portez-les contre nous tous.

Ce que nous voulons, c'est un meilleur projet de loi. Nous voulons un projet de loi qui prévoit une certaine autonomie pour les ports. Nous soulignons constamment ce point et nous continuerons à le faire jusqu'à ce que le présent gouvernement ou un gouvernement subséquent nous donne un projet de loi ports raisonnable et juste sur les ports—ce que celui-ci n'est pas.

Il a été présenté le 1^{er} février. Pourquoi cette hâte à tenir les réunions du Comité si rapidement alors que ce n'est qu'à la fin juin que vous l'avez présenté à la Chambre? Votre propre gouvernement ne lui accorde manifestement pas une très haute priorité. Je ne vois aucune raison qui justifie ces tactiques de pression en vue de tenir réunion après réunion, d'une façon

[Text]

instantly. There is no reason to meet tonight. We can hold meetings all next week just as easily.

Mr. Siddon: Maybe the atmosphere would be a bit more constructive if we did so, Mr. Chairman.

The Chairman: It seems to me that the mood of the committee is not to proceed with a meeting tonight.

Mr. Deniger: I would be willing to proceed with a meeting tonight, Mr. Chairman.

Mr. Bockstael: I am willing also.

• 1630

Mr. Deniger: I happen to think this legislation is better than the legislation that is in effect now, and I happen to think also that Parliament can amend this legislation, if it requires it, down the road. I think the ports community in Canada will be disappointed with us as parliamentarians if we do not proceed with the bill, and with dispatch, because we will not be coming before the fall. When the fall comes, we will have a Speech from the Throne. We will not be able to get this legislation until maybe 1983.

I do not like the situation that exists now at the National Harbours Board. This is a much better bill, and I think we should sit tonight.

The Chairman: Would you put that in the form of a motion?

Mr. Deniger: I move that we sit tonight.

The Chairman: Moved by Mr. Deniger that the committee sit tonight at 8 p.m. to continue the study of the bill.

Motion agreed to.

The Chairman: Now, Mr. Cook has an amendment to propose to Clause 15.

Mr. Cook, please.

Mr. Cook: Clause 15, page 21. I move that Bill C-92 be amended at page 21 by deleting lines 38 to 40 and at page 22 by deleting lines 1 to 11 and adding the following:

2. Subject to this section, a majority of the members of a local port corporation shall be appointed on the recommendation of the Minister and the remainder shall be appointed as follows:

(a) where the number of prescribed municipalities equals the number of members in the remainder, one member shall be appointed on the nomination of the council of each such municipality;

(b) where the number of prescribed municipalities is less than the number of members in the remainder, one member shall be appointed on the nomination of the council of each such municipality and one on the nomination by agreement of those councils; and

[Translation]

continue afin de tenter de précipiter l'adoption du projet de loi. Il n'y a aucune raison de se réunir ce soir. Nous pouvons tenir tout aussi facilement des réunions toute la semaine prochaine.

M. Siddon: L'atmosphère s'en trouverait peut-être un peu plus constructive, si nous agissions de la sorte, monsieur le président.

Le président: J'ai l'impression que le Comité n'a pas envie de tenir une réunion ce soir.

M. Deniger: Je suis disposé à assister à une réunion ce soir, monsieur le président.

M. Bockstael: J'y suis également disposé.

M. Deniger: Je trouve que le présent projet de loi est supérieur à la loi actuellement en vigueur et je trouve également que le Parlement peut modifier le présent projet de loi si nécessaire, à l'avenir. Je crois que les localités portuaires au Canada seraient déçues de nous comme parlementaires, si nous ne donnions pas suite au projet de loi et avec hâte, car nous ne reviendrons pas avant l'automne. À l'automne, nous aurons le discours du Trône. Nous ne pourrions donc avoir le présent projet de loi avant 1983 peut-être.

Je n'aime pas la situation qui prévaut actuellement au Conseil des ports nationaux. Voici un bien meilleur projet de loi et j'estime que nous devons siéger ce soir.

Le président: Voulez-vous le proposer sous forme de motion?

M. Deniger: Je propose que nous siégions ce soir.

Le président: Il est proposé par M. Deniger que le Comité siége ce soir à 20 heures afin de poursuivre l'étude du projet de loi.

La motion est adoptée.

Le président: Maintenant, M. Cook avait un amendement à proposer à l'article 15.

Monsieur Cook, s'il vous plaît.

M. Cook: À l'article 15, page 21. Je propose que le Bill C-92 soit modifié à la page 21, en rayant les lignes 33 à 35, et à la page 22, en rayant les lignes 1 à 11, pour les remplacer par ce qui suit:

2. Sous réserve de cet article, une majorité des membres d'une société de port locale sera nommée sur la recommandation du ministre alors que les autres membres seront nommés de la façon suivante:

a) lorsque le nombre de municipalités prévu égale le nombre de membres qu'il reste à nommer, un membre sera nommé par nomination par chaque conseil de chacune des municipalités;

b) lorsque le nombre de municipalités prévu est moindre que le nombre de membres qu'il reste à nommer, un membre sera nommé par nomination par le conseil de chaque municipalité et un par nomination après accord de ces conseils, et

[Texte]

(c) where the number of prescribed municipalities exceeds the number of members in the remainder, the remainder shall be appointed on the nomination by agreement of the councils of all such municipalities.

3. The Governor in Council shall, by order, prescribe for each local port corporation the municipalities that are entitled to nominate persons for appointment as members of that local port corporation.

4. Where a member of a local port corporation to be appointed in the manner prescribed by subsection (2) is not nominated within sixty days from the day on which the local port corporation is established under this Act or from the day on which the office becomes vacant, such member may be appointed by the Governor in Council without that nomination.

5. No person is eligible to be appointed or to continue as a member of a local port corporation if that person is:

(a) a person who is not a Canadian citizen ordinarily resident in Canada;

(b) a person who is a member of the Senate or House of Commons of Canada or a member of the legislature of a province or the council of a municipality;

(c) a person who is employed in a fulltime capacity in the public service of Canada, of any province or of any municipality; or

(d) a person who has reached the age of seventy-five years.

Here we see another indication of how bad this bill is as compared with Bill C-50 because this formula was in Bill C-50 but is not in Bill C-92. In other words, this government has decided that they do not like the idea that there is going to be some input into these appointments. I move this motion, anticipating that it will probably be defeated, on the basis that it is in the best interest of the ports of Canada and it is in the best interest of every community with a port in Canada, as opposed to what this bill provides, which really is patronage.

That is all I have to say. Most of the remarks have already been made in regard to this style of amendment to this bill.

The Chairman: Mr. Bockstael.

Mr. Bockstael: Since they wanted me to make comments, I will make them. I agree with the schedule that is in the bill, and I have served on the municipal councils. I served six years on the City of Winnipeg council, and I had experience on other councils before that. Quite often when councils are setting up their aldermen or councillors who are going to serve on different boards—you will serve on the development board; you will serve on this relations—and they lobby to get . . . well, I will give you parks board if you will let me get on public works, and this goes on. Quite often, by virtue of default, some person, some man or woman, gets on a committee or appointed to a board by default and they do not have a great deal of

[Traduction]

c) lorsque le nombre de municipalités prévu excède le nombre qu'il reste à nommer, ceux-ci seront nommés par nomination sur entente des conseils de toutes les municipalités.

3. Le gouverneur en conseil, par décret, nommera pour chaque société de port locale, les municipalités qui ont le droit de nommer des candidats au poste de membres de cette société de port locale.

4. Lorsqu'un membre d'une société de port locale qui doit être nommé selon la manière prescrite au paragraphe (2) ne l'est pas dans les 60 jours à compter du jour de l'établissement de la société de port locale aux termes de la présente loi ou à compter du jour où ce poste se libère, le gouverneur en conseil, sans cette nomination, pourra nommer un tel membre.

5. Personne n'est admissible à la nomination ou à rester comme membre d'une société de port locale si cette personne est:

a) une personne qui n'est pas un citoyen canadien résidant habituellement au Canada;

b) une personne qui est membre du Sénat ou de la Chambre des communes du Canada ou membre d'une Assemblée législative d'une province ou d'un conseil municipal;

c) une personne qui travaille à plein temps à la Fonction publique du Canada ou d'une province ou d'une municipalité; ou

d) une personne ayant atteint l'âge de 75 ans.

On voit ici encore à quel point le présent projet de loi est fautif comparé au bill C-50, puisque cette formule figurait dans le bill C-50, mais on ne la trouve pas dans le bill C-92. En d'autres termes, le présent gouvernement a décidé que l'idée qu'il y aurait un apport dans ces nominations ne lui convenait pas. Je propose donc cette motion, prévoyant qu'elle sera probablement rejetée, parce qu'elle est dans le meilleur intérêt des ports du Canada et dans le meilleur intérêt de chaque localité portuaire au Canada, comparé à ce qu'on trouve dans le présent projet de loi qui constitue en réalité du patronnage.

C'est tout ce que j'ai à dire. Presque tout ce que l'on peut dire à ce sujet a déjà été dit sur des amendements de ce style.

Le président: Monsieur Bockstael.

M. Bockstael: Puisqu'ils veulent que je fasse des remarques, je vais en faire. Je suis d'accord avec le libellé du projet de loi, j'ai fait partie de plusieurs conseils municipaux. J'ai siégé six ans au conseil municipal de Winnipeg et j'avais l'expérience d'autres conseils auparavant. Très souvent, lorsque les conseils décident quel échevin ou conseiller va faire partie de divers conseils—un tel fera partie du conseil de développement, tel autre de celui des relations . . . et ils font compagnie pour obtenir . . . je vais vous donner le conseil des parcs, si vous me laissez faire partie des travaux publics, etc. Très souvent, par défaut, une personne, un homme ou une femme, obtient un comité ou une nomination à un conseil, par défaut, alors que

[Text]

interest in it. It does not necessarily follow because some municipality named a councillor to go on a board that they are going to get good representation.

Mr. Cook: On a point of order, Mr. Chairman.

Mr. Bockstael has not, obviously, read the amendment because if he had read the amendment he would note:

(c) a person who is employed in a fulltime capacity in the public service of Canada, of any province or of any municipality;

cannot be a member.

Mr. Bockstael: I did not say an employee. I said councillor or alderman, which you are putting in your amendment.

Mr. Cook: Also, under (b), sir—I read the wrong one:

... or a member of the legislature of a province or the council of a municipality;

If you are going to participate, sir, please read before you participate.

That is the point of order.

Amendment negated.

Mr. Siddon: Mr. Chairman, I have another amendment to offer at line 6.

The Chairman: Line 6, okay. Line 6 on page 21?

Mr. Siddon: Page 22.

• 1635

The Chairman: All right. Mr. Siddon.

Mr. Siddon: Mr. Chairman, I move therefore that Bill C-92 be amended at page 22 by deleting line 6 and substituting the following:

of the Governor-in-Council, after consultation with the appropriate regional advisory council, have the

Now, Mr. Chairman, the purpose of this amendment, bearing in mind that the government has rejected both the NDP amendment and that of my colleague, Mr. Cook, which would have formalized the structuring of membership on the boards of local port corporations, the objective of this particular amendment is to ensure that, at the very least, before the Governor in Council appointments are announced, the Governor in Council will have consulted with the appropriate regional advisory council. We are all aware, Mr. Chairman, that the bill provides for regional advisory councils and that those regional advisory councils are mandated in the bill to advise and make recommendations on matters—I am using the wording of the bill—relating to those ports having regional significance.

Mr. Chairman, I do not think any matter could have greater regional significance than the nature of appointments to the

[Translation]

cela ne les intéresse pas beaucoup. Ce n'est pas parce qu'une certaine municipalité a nommé un conseiller à tel conseil qu'il s'ensuit nécessairement que ses intérêts se trouveront bien représentés.

M. Cook: J'invoque le Règlement, monsieur le président.

M. Bockstael n'a manifestement pas lu l'amendement, car s'il l'avait fait, il aurait remarqué que

c) une personne qui travaille à plein temps comme fonctionnaire du Canada, d'une province ou d'une municipalité;

ne peut être nommée membre.

M. Bockstael: Je n'ai pas parlé d'un employé. J'ai parlé d'un conseiller ou d'un échevin, que vous laissez dans votre amendement.

M. Cook: En outre, à b), monsieur—j'ai lu le mauvais paragraphe:

... ou un membre d'une Assemblée législative d'une province ou d'un conseil municipal;

Si vous voulez participer, monsieur, s'il vous plaît, lisez avant de le faire.

C'était là mon rappel au Règlement.

L'amendement est rejeté.

M. Siddon: Monsieur le président, j'ai un autre amendement à la ligne 5.

Le président: Ligne 5, très bien. Ligne 5, de la page 21?

M. Siddon: Page 22.

Le président: Très bien. Monsieur Siddon.

M. Siddon: Monsieur le président, je propose donc que le Bill C-92 soit modifié, à la page 22, en rayant la ligne 5, pour la remplacer par ce qui suit:

de l'avis du gouverneur en conseil, après consultation avec le conseil consultatif régional approprié, être...

Monsieur le président, l'objet du présent amendement, compte tenu du fait que le gouvernement a rejeté et l'amendement néo-démocrate et celui de mon collègue, M. Cook, qui auraient rendu officielle la structure de la composition des conseils d'administration des sociétés de port locales, l'objectif donc de cet amendement particulier, c'est de s'assurer, à tout le moins, qu'avant que le gouverneur en conseil n'annonce ces nominations, celui-ci aura consulté le conseil consultatif régional approprié. Nous savons tous, monsieur le président, que le projet de loi prévoit des conseils consultatifs régionaux dont le mandat, en vertu du Bill, est de donner des conseils et de soumettre des recommandations sur des questions, et je reprends le libellé du projet de loi, d'intérêt régional touchant ces ports.

Monsieur le président, je ne pense pas qu'il y ait de question comportant une importance régionale plus grande que la

[Texte]

boards and, if we are to constitute advisory councils for any purpose at all, one of the elements of that purpose should be to vet and to offer comment upon the proposed nominees to the boards of those local port corporations. And I would urge the government members, in spite of everything that has happened to this point this afternoon, to accept this amendment in good spirit as an attempt to see that the local advisory councils are used for the kinds of purposes for which they are intended. I would suggest that we could go a long way to cooling a lot of the anger that has been expressed here this afternoon, not as individuals but on behalf of the people who sent us here, if we could at least show a bit of consideration to the views of those people who have already been appointed to an advisory council. They would have no binding or statutory authority to determine the make-up of those boards but at least they would be able to say they had been consulted. Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Deniger, followed by Mr. Forrestall.

Mr. Deniger: I agree with the intent but I would have to vote against it because there is a circular problem involved. The regional advisory council, if you were taking, for example, the situation in the Province of Quebec, but it likely would be the same in British Columbia, the regional advisory council is composed of members as described on page 5. Then, you want the regional advisory council to be consulted on appointments to a local port authority, a local port corporation. So you would be asking members of a region other than the port itself to advise on people they might not even know. For example, on the regional advisory council, you might have someone from Seven Islands, someone from Three Rivers, someone from Quebec City, and you would want the Governor in Council to consult these people on appointments to a local port; for example, the Port of Montreal. I understand the intent and I agree with the intent but I would have to say that it would not be really practical, and it would not basically do what you want done in this instance. So I would have to vote against it.

The Chairman: Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, I have somewhat the same concern. It is slightly different, not that there are more in Atlantic Canada but they are a lot farther apart. I am not all that sure that I want somebody from Saint John, New Brunswick, consulting in Halifax about who should be on the board of directors. This principle has been rejected once before and I am beginning to wonder if there is any role for the regional advisory council at all other than to meet and have a delightful lunch once or twice a year.

• 1640

I wonder if we might stand this for a while and give it a little further thought, to see if there is not some way in which an involvement of the regional advisory council might not be produced. Is there not some other way that we can get around the problem Mr. Deniger poses with respect to Quebec and, I would certainly have to repeat, with respect to Atlantic

[Traduction]

nature des nominations à ces conseils et si l'on constitue des conseils consultatifs pour quelque fin que ce soit, un des aspects de leurs tâches doit être d'examiner et d'offrir des commentaires sur les nominations proposées au conseil des sociétés de port locales. J'invite instamment les députés du gouvernement, malgré tout ce qui s'est produit ici cet après-midi, à accepter cet amendement de bonne foi comme une tentative visant à s'assurer que les conseils consultatifs locaux servent aux fins prévues. Je dirais même que nous pourrions dans une large mesure désamorcer la colère qui a été exprimée ici cet après-midi, non pas à titre individuel, mais au nom de ceux qui nous ont envoyés ici, si nous pouvions au moins faire preuve d'un peu de considération à l'égard des opinions de ceux qui ont déjà été nommés à un conseil consultatif. Ils ne possèdent aucune autorité exécutoire ou légale leur permettant de déterminer la constitution de ces conseils, mais au moins ils pourraient dire qu'ils ont été consultés. Merci, monsieur le président.

Le président: Monsieur Deniger, suivi de M. Forrestall.

M. Deniger: Je suis d'accord avec l'intention, mais je devrai voter contre, car j'y vois un cercle vicieux. Le conseil consultatif régional, si l'on prenait par exemple la situation au Québec, et c'est probablement la même chose en Colombie-Britannique, ce conseil se compose des membres décrits à la page 5. Vous demandez que le conseil consultatif régional soit consulté lors des nominations au niveau local, à la société de port locale. Vous demanderiez donc à des gens de régions autres que celles du port même de donner des avis sur des gens qu'ils ne connaissent même pas. Par exemple, le conseil consultatif régional pourrait se composer d'un membre de Sept-Îles, d'un membre de Trois-Rivières, d'un autre de Québec, et vous voulez que le gouverneur en conseil consulte ces gens lors des nominations au port local; par exemple, au port de Montréal. Je comprends l'intention et j'y suis favorable, mais je dois dire que ce n'est vraiment pas très pratique, et que cela ne réalisera pas ce que vous cherchez à faire dans ce cas. Donc, je devrai voter contre.

Le président: Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Monsieur le président, j'ai un peu la même préoccupation. La mienne est quelque peu différente, non pas qu'il y a plus de ports dans la région de l'Atlantique, mais ils sont beaucoup plus éloignés les uns des autres. Je ne suis pas persuadé que je veux que quelqu'un de Saint-Jean au Nouveau-Brunswick soit consulté à Halifax pour savoir qui doit faire partie du conseil d'administration. Une fois déjà, ce principe a été rejeté et je commence à me demander s'il existe le moindre rôle pour les conseils consultatifs régionaux, autre que celui de se réunir une ou deux fois par année pour un déjeuner exquis.

Je crois qu'il vaudrait mieux réserver cet article le temps d'y réfléchir un peu plus afin de trouver un rôle possible pour le conseil consultatif régional. N'y aurait-il pas moyen de contourner le problème décrit par M. Deniger dans le cas du Québec et qui, à mon avis, se poserait très certainement dans les provinces Atlantiques? Halifax, Charlottetown et Saint-

[Text]

Canada? It is a long way from Halifax to Charlottetown and St. John's, and St. John's to Beldune, and so on. It is probably not the appropriate body. However, the principle that is involved in here, some way of involving the community in the nomination of directors, seems to me to be very, very important. Perhaps if we could stand it and think about it. Maybe this is one of the clauses we could properly stand for half an hour or so.

The Chairman: Mr. Forrestall, that is a good suggestion but we cannot do it, for the simple reason that to stand it we would have to either suspend discussion of Clause 15 or stand the whole clause, because Citation 772(2) says:

Amendments should be proposed in the order of the lines of a clause. If the latter part of a clause is amended, it is not competent for a Member to move to amend an earlier or antecedent part of the same clause. If an amendment to the latter part of a clause is negatized or withdrawn it is . . .

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, I understand the point, I do not need a lecture.

The Chairman: I am sorry. I am not lecturing; I am just reading the thing.

Mr. Forrestall: I would suggest you stand the entire matter for a half hour to see if somebody could give it some thought.

The Chairman: We could stand Clause 15 and proceed to Clause 16.

Mr. Forrestall: Are there a lot of other amendments?

The Chairman: Many.

I have a suggestion to make in line with what Mr. Forrestall has just said, if it will be helpful to the committee. After consultation with the appropriate local advisory council . . .

Mr. Siddon: It is a second housekeeping amendment in the same vein—bearing in mind Mr. Deniger's concern that might be more appropriate—assuming that in every case a local advisory council is duly constituted.

Mr. Cook: But there is no assurance of that.

Mr. Siddon: If there is no assurance of that; whereas the regional advisory councils are definitely to be structured, as I understand the bill.

The Chairman: Mr. McRae.

Mr. McRae: I would just like to follow the reasoning of Mr. Deniger because, while the Port of Thunder Bay is a harbour commission port, therefore it is not directly under this bill, except that the regional councils will be appointed. It seems to me that we will have regional councils as a harbour commission. Therefore the bill is pertinent. But it seems to me there would be virtually no point in the regional council having any kind of say about who from the City of Thunder Bay would be appointed to this particular role as port commissioner. Mr. Forrestall, through you, Mr. Chairman, we all can see different roles for the regional councils.

[Translation]

Jean sont des villes qui sont très loin l'une de l'autre. Ce n'est sans doute pas l'organisme approprié. Le principe en jeu ici, c'est-à-dire une participation locale à la nomination des administrateurs, me semble très important. Réserveons cet article et réfléchissons à la question. Je crois qu'une demi-heure suffira.

Le président: Monsieur Forrestall, c'est une bonne suggestion, mais nous ne pouvons pas la suivre car ou bien il nous faudrait suspendre la discussion de l'article 15 ou bien réserver tout l'article car la citation 772(2) stipule:

Les propositions d'amendement doivent indiquer la ligne du texte à modifier. Si on a déjà modifié la dernière partie de l'article, il est interdit de revenir à une partie antérieure du même article. Au cas cependant où aurait été repoussée ou retirée une proposition . . .

M. Forrestall: Monsieur le président, je comprends la raison, le sermon n'est pas nécessaire.

Le président: Je ne fais pas un sermon, je ne fais que lire la règle à ce sujet.

M. Forrestall: Je suggère que vous réserviez toute cette question pendant 30 minutes pour que nous puissions penser à une solution.

Le président: Nous pourrions réserver l'article 15 et passer à l'article 16.

M. Forrestall: Y a-t-il beaucoup d'amendements?

Le président: Oui.

J'ai une proposition à faire, compte tenu de celle de M. Forrestall. On pourrait dire: après consultation avec le conseil consultatif local intéressé . . .

M. Siddon: Il s'agit d'un amendement semblable, compte tenu de la préoccupation exprimée par M. Deniger. Mais il faut partir du principe que dans tous les cas, le conseil consultatif local est constitué de façon acceptable.

M. Cook: Il n'y a pas d'assurance à cet effet.

M. Siddon: Effectivement, tandis que les conseils consultatifs régionaux auront une structure définie, si je comprends bien le projet de loi.

Le président: Monsieur McRae.

M. McRae: Je continue dans la même veine que M. Deniger. Même si le port de Thunder Bay relève d'une commission de port et n'est donc pas directement visé par le projet de loi, il y aura quand même un conseil régional qui, me semble-t-il, jouera le rôle d'une commission de port. Par conséquent, le projet de loi nous intéresse. Je crois qu'il ne servirait à rien de consulter le conseil régional concernant la nomination d'un représentant de la ville de Thunder Bay comme commissaire du port. Nous pouvons tous envisager des rôles différents pour les conseils régionaux.

[Texte]

The case of the Thunder Bay one is a different situation in that you have one port—or perhaps two ports; Churchill—both in the same kind of trade, with three provinces feeding into them. My feeling is that those provinces should have some advisory, at least . . . as a matter of fact, if I were doing it, I would give the regional council a real role and make them part of the board. I would like the board to consist of people from the prairie provinces.

In the case of the Atlantic provinces, I do not quite see that role. I suppose it would be a different kind of role since your harbours are kind of autonomous and somewhat competitive. In these cases, they are not really competitive; they are dealing with the same trade. It is the user really who is feeding into it. I suppose what we have to concede is that these regional councils are going to have to develop their own kind of role, given the nature of the region. I see this as a tremendously valuable thing, but I cannot for the life of me see what business it is of the regional council to say who should or should not be appointed from the City of Thunder Bay to the harbour commission. This is done in Thunder Bay. It is done by the federal government and it is done by the city and it is done by the province. There is a mix in there which is none of the business of this bill. Certainly the regional council is the business of the bill, but I cannot imagine them having any input into that particular item.

• 1645

The Chairman: Thank you.

Mr. Cook.

Mr. Cook: As opposed to Mr. Deniger's point, first of all, I think we can all presume that the regional council is going to be composed of a group of wise men. Now where they come from or what portion—

Mrs. Mitchell: Persons.

Mr. Cook: Pardon?

Mrs. Mitchell: Persons. Wise people.

Mr. Cook: My apologies to Mrs. Mitchell. The regional council will be composed of a group of wise persons and if they are wise persons, they will be interested in the best possible person that can be appointed.

Now as anyone who has done any personnel work knows, you do not have to know the individual, but you certainly want to know what his qualifications for the appointment are. A regional council could certainly look at qualifications and anyone in that council should have the right to ask: What are the qualifications of this person to this appointment? Has he any expertise? Has he any background that is worthwhile? Does he know what he is doing?

If there are several possible appointments, the regional council should have some input into which one they feel could perform the task in the best interests of that port. To say that you do not want somebody away from Montreal making a decision on that, I think is improper because that regional

[Traduction]

Le cas de Thunder Bay présente une particularité, partagée peut-être avec le port de Churchill. Ils s'occupent tous les deux du même genre de commerce et servent trois provinces. Si ça ne tenait qu'à moi, le rôle du conseil régional serait assuré. Je voudrais que le conseil soit composé de représentants des provinces des Prairies.

Pour ce qui est des provinces Atlantiques, je ne vois pas très bien le rôle. Je suppose qu'il y aurait des différences, étant donné le degré d'autonomie et de concurrence de vos ports. Dans les cas que j'ai cités, il ne s'agit pas d'une véritable concurrence car ils sont tous les deux engagés dans le même commerce. Je crois qu'il faudra accepter que les conseils régionaux décident eux-mêmes ce qu'ils feront selon la nature de la région. Je crois que ce conseil sera très utile, mais je ne conçois pas comment il pourrait avoir son mot à dire concernant le représentant de Thunder Bay à la commission du port. C'est la ville de Thunder Bay qui s'en occupe. Ce n'est pas seulement la ville mais le gouvernement fédéral et la province. Je sais fort bien qu'il est question du conseil régional dans le projet de loi, mais je ne vois aucune contribution de cet organisme à ce sujet.

Le président: Merci.

Monsieur Cook.

M. Cook: Concernant le point de M. Deniger, je crois que nous pourrions partir du principe que le conseil régional sera composé d'un groupe d'hommes sages. Quant à leur lieu d'origine ou la proportion . . .

Mme Mitchell: De personnes.

M. Cook: Pardon?

Mme Mitchell: De personnes sages.

M. Cook: J'offre mes excuses à madame Mitchell. Le conseil régional sera composé d'un groupe de personnes sages qui voudront choisir le meilleur candidat possible.

Comme quiconque ayant fait un travail dans le domaine du personnel le sait, il ne faut pas connaître personnellement les candidats, mais il faut certainement savoir quelles sont leurs compétences et aptitudes. Un conseil régional pourrait sûrement considérer les compétences et l'expérience des candidats.

Si on pense à plusieurs candidats, le conseil régional devrait avoir son mot à dire au sujet de celui qui, de son avis, semble être en mesure de travailler dans le meilleur intérêt du port. Je ne crois pas qu'il soit juste de dire qu'on ne veut pas qu'une personne de Montréal prenne une décision là-dessus car le

[Text]

council is set up for the benefit of the ports and to help in these selections.

Certainly this is one place where regional council could have a real input. In this case we are not asking for autonomy, but we are certainly asking that the regional council have the opportunity to pass on the names and to have a look at these people to determine whether they have good qualifications or not. It strikes me as being eminently fair and reasonable that it should be done that way and that the Governor in Council should give some consideration to what the regional council has to say.

The Chairman: Mr. Siddon.

Mr. Siddon: I do not know, but Mr. Forrestall might have something to offer.

Mr. Deniger: He talked on it already.

Mr. Siddon: There is one way to accommodate the proposal that you have made, Mr. Chairman, and that would be—although we cannot agree to an amendment in advance, if the committee would give an undertaking that we might consider amending the first clause at the top of page 41 dealing with advisory councils to read: "The Minister shall establish advisory councils for such public harbours as he may designate."

That could allow us then to use those advisory councils to offer their recommendations or to be party to the consultation prior to the appointment of a board for that local ports corporation. But if that is not acceptable, there is another closing remark I would like to make.

The Chairman: Just let us stop there for a minute, Mr. Siddon, rather than close the door on it before it is even considered. Obviously you could, when we reach page 41, propose such an amendment. Obviously I am not in a position to give you any commitment. Maybe we could take two or three minutes to have some consultation and come back. Is that agreed?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: We will reconvene at 4:55 p.m.

• 1649

• 1655

The Chairman: Order, please.

Mr. Cook: Mr. Chairman, will we have the minister tonight or not?

The Chairman: Obviously not, I would say, unless we can get through 18 more amendments in the next hour, which I think is dreaming in technicolour.

Mr. Corbin: Let us take them one at a time.

The Chairman: Maybe—whoever thinks we are going to get through all these amendments before the dinner hour.

Mr. Siddon: Who thought that?

[Translation]

conseil régional est créé pour veiller aux intérêts des ports et aider dans ce genre de choix.

Je crois que c'est un cas où le conseil régional aurait une contribution valable à faire. Nous voulons simplement que le conseil régional ait la possibilité d'examiner le curriculum vitae des personnes envisagées pour déterminer si elles conviennent bien au poste ou non. Cela me semble une procédure très juste et raisonnable et, à mon avis, le gouverneur en conseil devrait tenir compte de l'avis du conseil régional.

Le président: Monsieur Siddon.

M. Siddon: Je ne sais pas, mais M. Forrestall a peut-être quelque chose à proposer.

M. Deniger: Il l'a déjà fait.

M. Siddon: Même si nous ne pouvons pas accepter un amendement à l'avance, le Comité pourrait peut-être s'engager à considérer la modification du premier article en haut de la page 41 de la façon suivante: «Le Ministre doit établir des conseils consultatifs pour les ports publics qu'il désigne.»

Cela nous permettrait de faire en sorte que les conseils consultatifs soient consultés ou proposent leurs recommandations avant la nomination du conseil de la société de port locale. Mais si cela n'est pas acceptable, j'ai une dernière proposition à faire.

Le président: Arrêtons-nous là un instant, monsieur Siddon, plutôt que d'écarter cette possibilité avant même qu'elle soit considérée. Vous pourriez évidemment proposer cet amendement lorsque nous serons à la page 41. Mais vous savez que je ne peux pas vous donner de promesse. Prenons deux ou trois minutes pour nous consulter, si vous êtes d'accord.

Des voix: D'accord.

Le président: Nous allons reprendre à 16h55.

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît.

M. Cook: Monsieur le président, le ministre viendra-t-il ce soir ou non?

Le président: Bien sûr que non, à moins d'adopter encore 18 amendements au cours de la prochaine heure, ce qui serait rêver en couleur.

M. Corbin: Prenons-les un à la fois.

Le président: Je me demande qui pense que nous allons terminer tous ces amendements avant l'heure du dîner.

M. Siddon: Qui a jamais eu cette idée?

[Texte]

The Chairman: We are still on Mr. Siddon's amendment.

Mr. Siddon: Mr. Chairman—

The Chairman: If Mr. Siddon speaks now, it will close the debate.

Mr. Siddon: I will not speak, then.

The Chairman: Is there anybody else who wishes to speak?

Mr. Corbin: No.

The Chairman: Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: I will put the subject to our clerk to rule me out of order, and she may very well. Perhaps we could ask the parliamentary secretary or the administrator why the principle set out in Mr. Siddon's amendment could not be imported on the next page, in Clause 6, in a general way by expanding on what it is a local board may do. In other words, would it be possible for the government to consider the introduction of an amendment that would allow petition to the minister seeking Governor in Council establishment of a local port advisory board?

The purpose is, of course—if I understand Mr. Siddon's intent, it is certainly one that I have had throughout the discussions with respect to this bill—to find some vehicle or some way that would apparently involve the community to a greater degree than it presently is in the work of the development of the port itself.

In Halifax, we have The Halifax-Dartmouth Port Commission. It is not a creature of the National Harbours Board Act or of the federal government, although to some degree it receives funds from them. It nevertheless acts as a very public and very apparent advisory board for the Port of Halifax in all its aspects. I am not familiar enough with Vancouver to know whether a similar body exists there, but nevertheless that is not important. What is important is that there is seen to be community involvement. If we could find some way of importing that, I would appreciate it.

Thank you.

Mr. Flis: Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Flis.

Mr. Flis: Mr. Chairman, I think the minister would say there is nothing stopping the regions and provinces from submitting names, providing they meet the criteria spelled out in the bill. But I think if we insist that the minister has the final accountability, I do not think he could agree to this amendment. We have to keep that parent-subsidiary relationship, I think. So at this point we could not support such an amendment, nor Mr. Forrestall's suggestion of moving it, maybe, under Clause 6.

• 1700

The Chairman: I am just checking here to see if such a move would exceed the royal recommendation.

[Traduction]

Le président: Nous sommes toujours saisis de l'amendement de M. Siddon.

M. Siddon: Monsieur le président . . .

Le président: Si M. Siddon prend la parole maintenant, cela va mettre fin au débat.

M. Siddon: Dans ce cas, je ne veux pas parler.

Le président: Y a-t-il d'autres observations?

M. Corbin: Non.

Le président: Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Je vais faire une proposition et laisser au greffier le soin de se prononcer sur sa recevabilité. On pourrait demander au secrétaire parlementaire ou à l'administrateur s'il ne serait pas possible d'inclure le principe de l'amendement de M. Siddon à la page suivante à l'article 6 en élargissant le mandat du conseil local. Autrement dit, le gouvernement envisagerait-il un amendement qui permettrait qu'on envoie une pétition au ministre pour demander l'établissement d'un conseil consultatif local?

Il s'agit ici de trouver un mécanisme permettant une plus grande participation locale en ce qui concerne le port.

A Halifax, nous avons la Commission du port de Halifax—Dartmouth. Elle ne relève ni de la Loi sur le Conseil des ports nationaux ni du gouvernement fédéral, même si elle est partiellement financée par celui-ci. Elle joue néanmoins de façon très visible le rôle de conseil consultatif pour le port de Halifax. Je ne connais pas assez bien la situation à Vancouver pour dire s'il en est de même là-bas. La chose importante à signaler est la participation locale. Je vous serais reconnaissant si vous trouviez une façon de garantir cet apport.

Merci.

M. Flis: Monsieur le président.

Le président: Monsieur Flis.

M. Flis: Monsieur le président, je crois que le ministre dirait qu'il n'y a rien qui empêche les régions et les provinces de soumettre des noms pourvu que les candidats répondent aux critères énoncés dans le projet de loi. Mais si c'est le ministre qui doit être responsable en fin de compte, je ne crois pas qu'il pourrait accepter cet amendement. Il faut garder ce rapport hiérarchique. Donc, à l'heure actuelle, nous ne pourrions pas appuyer cet amendement ni la version que proposerait M. Forrestall à l'article 6.

Le président: Je vérifie pour déterminer si une telle mesure irait au-delà de la recommandation royale.

[Text]

Mr. Forrestall: Oh it probably would; on the other hand it might get you a bill, Mr. Chairman.

The Chairman: All right, but the Speaker could then rule it out of order, so . . .

Mr. Forrestall: Yes.

I suspect the Speaker would not rule it out of order unless some member of this particular committee, familiar with the intent, saw fit to make an issue of it.

The Chairman: I am sure, Mr. Forrestall, you know the rule regarding the—

Mr. Forrestall: We use the royal intent issue every time we have an appropriation matter in front of us, so it is not a question of no precedent for abuse of royal recommendation; it is historic in our chamber.

The Chairman: Okay. I think I could suggest that negotiations for the establishment of such a board could continue with the minister, and by the committee or by—

Mr. Siddon: An advisory committee.

The Chairman: An advisory committee, yes. The minister could in fact propose an amendment to the bill at the report stage to do that, and that would then certainly be in keeping with the royal recommendation because the royal recommendation could then be amended to accommodate such.

I am trying to be helpful, not a stumbling block. I could suggest that negotiations be started with the minister to that effect. There may be a possibility of having that kind of change at report stage.

Okay?

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, with respect to the royal recommendation, it might interfere with it, if it were mandatory and contemplated the expenditure of money that was not covered or dealt with in the recommendations, but only if it were mandatory where it was permissive. It does not necessarily contemplate the expenditure of money but I think your suggestion is probably a better one.

The Chairman: I cannot be certain whether or not it would exceed the royal recommendation. It might also be that such an advisory committee would be part of the administrative cost, which would already be covered, it seems to me, by the royal recommendation, but I cannot be sure on that. It would probably be covered, but the best bet would probably be to negotiate with the minister. By so doing there would be time to draft the proper amendment to make sure that it serves the purpose that is desired.

Mr. Siddon.

Mr. Siddon: Mr. Chairman, then perhaps if we look back to Clause 2—and I do not recall whether we did debate that at that point—we should have changed the word “may” to “shall” with respect to the local advisory committees where it says, “The Minister may establish local advisory committees.” But I will accept your advice and hope that the minister in

[Translation]

M. Forrestall: Oh, sans doute que oui, mais cela pourrait en même temps vous assurer l'adoption du projet de loi, monsieur le président.

Le président: Oui, mais le président de la Chambre pourrait ensuite le déclarer irrecevable . . .

M. Forrestall: Oui.

Je suppose que le président n'agirait pas de cette façon à moins qu'un membre de ce Comité au courant de la chose décide de s'en plaindre.

Le président: Je crois que vous connaissez la règle . . .

M. Forrestall: C'est une pratique que nous suivons chaque fois que nous adoptons un crédit, donc cela ne crée pas de précédent en ce qui concerne l'abus de la recommandation royale, c'est une tradition dans notre Chambre.

Le président: Très bien. Je pourrais suggérer que les négociations concernant l'établissement de ces conseils continuent avec le ministre et que le Comité ou . . .

M. Siddon: Un comité consultatif.

Le président: Oui, un comité consultatif. Le ministre pourrait effectivement proposer un amendement au projet de loi à l'étape du rapport et cela serait conforme à la recommandation royale que l'on pourrait ensuite modifier.

J'essaie de faciliter les choses, pas de les compliquer. Je pourrais suggérer que commencent des négociations à ce sujet avec le ministre. Le changement pourrait éventuellement s'effectuer à l'étape du rapport.

Est-ce acceptable?

M. Forrestall: Monsieur le président, à propos de la recommandation royale, il pourrait y avoir des difficultés s'il s'agissait d'une mesure obligatoire impliquant des dépenses non prévues dans les recommandations. Cette mesure n'exige pas forcément des dépenses, mais je crois que votre proposition est sans doute meilleure.

Le président: Je ne suis pas sûr si elle irait au-delà de la recommandation royale. Il se peut qu'un comité consultatif semblable soit compris dans les frais d'administration déjà prévus par la recommandation royale, mais je ne peux en être sûr. C'est probablement le cas, mais il vaudrait sans doute mieux négocier la question avec le ministre. De cette façon, on aura le temps pour rédiger un amendement garantissant cet objectif.

Monsieur Siddon.

M. Siddon: Monsieur le président, au sujet de l'article 2, et je ne sais pas si le sujet a été soulevé, nous aurions dû remplacer le terme «peut» par «doit» quand on dit, «le ministre peut établir des conseils consultatifs locaux.» Mais je vais accepter votre suggestion en espérant que le ministre trouvera

[Texte]

consultation will find a way to establish local advisory committees in relation to every local port and board.

I too have some reservations about that because there may be certain circumstances where it is not necessary, depending on the size of the facility.

I would then like to comment on a couple of other things that were said. Mr. Deniger has suggested that a regional advisory council, as referred to in the amendment, would not fulfil the expected purpose. Mrs. Mitchell in an aside has pointed out to me—and I was well aware of that, but nevertheless it is a legitimate observation—that the regional advisory councils in any event are appointed at pleasure, according to almost identical terms of reference as the members of the board. I understand that, so if some of us have a concern about how appointments are made to the board, that also applies to the local advisory committee.

• 1705

But be that as it may, I think that people who come from the region, even if they happen to live in Calgary or Regina and happen to sit on a local advisory council regarding the Port of Prince Rupert or Vancouver, or if they happen to live in Halifax and sit on the regional advisory council dealing with the Port of Saint John, be that as it may, where these different inputs can be sought and brought to bear in terms of appointing the board which is, after all, a level of considerably greater importance than the local advisory committee, and the people who sit on that board It is very important that they be selected wisely and carefully. Then I do not think it is adequate for either the bureaucracy in Ottawa, in consultation with the local port officials, or for a particular political party, if that is how the selections are made, and I am not making any allegation—who would allege that around this table? But I do not think those groups are sufficient in themselves to decide what the proper mix should be on a local port board. I see it as a degree of additional insurance that the regional advisory committee, presumably being comprised of well-intentioned men and women selected to reflect regional interests in regard to grain shipments or potash, if they happen to be from Saskatchewan, should then be in a better position to judge what high profile, well qualified people in western Canada, for example, should sit on the board of the Port of Prince Rupert. I think they are much more likely to know who is capable and who has established a reputation for himself or herself in the region than would either the Cabinet here in Ottawa, particularly when you have a government that is representative principally of a fairly confined region, the most populous region, but nonetheless a fairly confined region of Canada, or officials who sit in Ottawa and receive recommendations from their harbour masters and officials at the port who themselves have a vested interest in whom they get on that board.

What I am saying is that I would prefer to see an independent appointed body, which we call a local advisory committee, offering its recommendations or its advice on the nominees to the board. In view of the fact that the government does not

[Traduction]

lors de ces consultations une façon d'établir des conseils consultatifs locaux pour chaque port et conseil locaux.

J'ai quand même certaines réserves car il peut y avoir des circonstances où cela n'est pas nécessaire, compte tenu de l'importance de l'installation.

M. Deniger a laissé entendre qu'un conseil consultatif régional, comme nous le prévoyons dans l'amendement, n'accomplirait pas cette tâche. M^{me} Mitchell m'a signalé à juste titre que les nominations aux conseils consultatifs régionaux sont à titre amovibles, comme c'est le cas aussi pour les membres du conseil. Si nous sommes préoccupés de la façon dont on fait les nominations au conseil, cela devrait s'appliquer également au comité consultatif local.

Mais quoi qu'il en soit, je pense que les gens qui viennent de cette région, même s'ils habitent à Calgary ou à Regina et qu'ils siègent à un conseil consultatif local concernant le port de Prince Rupert ou de Vancouver, ou s'ils habitent à Halifax et qu'ils siègent au conseil consultatif régional concernant le port de Saint-Jean, quoi qu'il en soit, dis-je, il faudrait obtenir une telle participation, quant à la nomination des membres du conseil, qui se situe après tout, à un niveau beaucoup plus important que le comité consultatif local et ceux qui font partie de ce conseil . . . Il est très important de les choisir de façon avisée et prudente. Il me semble donc mal venu de faire intervenir à cet égard soit les bureaucrates d'Ottawa, après consultation avec les fonctionnaires des sociétés de port locales, soit un parti politique, si telle est la façon dont les nominations se font, ce que je ne suis pas en train de prétendre, et qui le ferait autour de cette table? Mais je ne pense pas que ces groupes puissent décider quels membres devraient faire partie du conseil d'administration de la société de port locale. Il me paraîtrait utile aussi que le comité consultatif régional, composé sans doute d'hommes et de femmes bien intentionnés, choisis pour défendre les intérêts régionaux concernant l'expédition des céréales ou de la potasse, dans le cas de la Saskatchewan, soit mieux en mesure de déterminer qui, parmi des gens très compétents de l'Ouest du Canada, par exemple, devrait faire partie du conseil d'administration du port de Prince Rupert. Je pense qu'ils sont beaucoup mieux placés pour savoir qui est compétent, qui a acquis une réputation dans la région, que ne le serait soit le Cabinet ici à Ottawa—en particulier lorsque le gouvernement ne représente surtout qu'une région très limitée, la plus peuplée il est vrai, mais néanmoins une région assez limitée—soit des fonctionnaires d'Ottawa à qui des maîtres de port et des agents de port, qui tiennent à ce que certaines personnes fassent partie de ce conseil, font des recommandations.

Par conséquent, je préférerais qu'il y ait un organisme indépendant, nommé, que nous appellerions comité consultatif local, qui présenterait des recommandations ou des suggestions quant aux personnes à nommer au conseil. Étant donné que le

[Text]

choose to accept a more rigorous definition of who should sit on the board in terms of how many members and from what sectors, I would really urge the government to recognize that there is considerable merit, if we are going to have any role for these regional advisory councils at all, in at least giving them this responsibility.

It is not good enough, Mr. Chairman, for members to say—as some have because of a conundrum as to what the purpose of these councils is—that maybe they are going to have to evolve their own terms of reference. I think it was Mr. McRae who said that. I do not see why we establish such councils at all if we are then going to say that they have to decide what their responsibilities are. That is just a waste of time and money. It gets a lot of people busy doing something, thinking they have some responsibility, when in fact they have not.

I would prefer that the legislation gave that regional advisory council something to feel good about, to feel that they could truly represent the views of the regions in making sure that the people appointed to the executive positions on the board were properly appointed. Therefore, I submit that this amendment should carry in the present form for want of any indication as to whether the minister would be able to introduce a different amendment which would allow for the establishment of a local advisory committee which would have this function. So I would urge the committee to accept the amendment.

Amendment negatived.

Mr. Siddon: Mr. Chairman, I have another amendment. I will not bother to debate the point again, but the amendment is an amendment to Clause 15, on page 22.

The Chairman: I believe the next one in order is Mrs. Mitchell's amendment.

Mr. Siddon: This one is on line 25.

• 1710

The Chairman: Yes. Mrs. Mitchell's covers lines 8 to 11. I think it is Mrs. Mitchell's. There is no name on this sheet, but I think it is. Mrs. Mitchell?

Mrs. Mitchell: I move that Bill C-92 be amended in Clause 15 at page 22 by deleting lines 8 to 11 and substituting the following:

... charging their functions will be resident of the regional and local population and representative of interest in the management of the port.

I think the point is obvious there, Mr. Chairman. We feel it is important that the person should live in the region of the port, not just be a representative of that area.

An hon. Member: We do not have it here.

Mrs. Mitchell: I think it was in the first group.

Mr. Cook: What page is it?

[Translation]

gouvernement n'a pas voulu fixer de façon plus rigoureuse la composition du conseil d'administration, le nombre de ses membres, les secteurs dont il proviendrait, je lui demanderai instamment d'admettre qu'il serait très utile—si ces conseils consultatifs régionaux vont vraiment jouer un rôle—de leur accorder ne serait-ce que cette responsabilité.

Monsieur le président, il n'est pas suffisant que certains membres disent—comme certains, à cause d'une difficulté quant aux objectifs de ces conseils—qu'ils devront peut-être fixer leur propre mandat. Je pense que c'est M. McRae qui a dit cela. Je ne vois pas pourquoi nous devrions créer de tels conseils pour dire ensuite qu'ils devront se fixer leurs propres responsabilités. C'est un gaspillage de temps aussi bien que d'argent. Beaucoup de gens feront toute sorte de choses, en pensant avoir une certaine responsabilité qu'ils n'ont pas du tout en fait.

Je préférerais que cette loi donne aux conseils consultatifs régionaux une raison d'être satisfaits, de penser qu'ils pourraient véritablement représenter le point de vue des régions, en faisant en sorte que les personnes nommées à des postes de directeur au conseil soient nommées de façon satisfaisante. Par conséquent, j'estime qu'il faudrait adopter cet amendement sous sa forme actuelle car nous ne savons pas si le ministre pourrait présenter un amendement différent, qui permettrait la création d'un comité consultatif local ayant cette fonction. Je demande donc instamment au Comité d'adopter l'amendement.

L'amendement est rejeté.

M. Siddon: Monsieur le président, j'ai un autre amendement. Je ne vais pas en discuter, mais il s'agit d'un amendement à l'article 15, à la page 22.

Le président: Je pense que maintenant c'est l'amendement de M^{me} Mitchell qui va être étudié.

M. Siddon: Celui-ci est à la ligne 25.

Le président: Oui. L'amendement de M^{me} Mitchell va des lignes 8 à 11. Je pense qu'il s'agit de son amendement, mais il n'y a pas de nom sur cette feuille. Madame Mitchell?

Mme Mitchell: Je propose que le Bill C-92 soit modifié à l'article 15, page 22, en supprimant les lignes 6 à 8 pour les remplacer par ce qui suit:

... faire partie des intérêts et de la présence de la population locale et régionale dans l'exploitation du port ...

Monsieur le président, cette question me paraît évidente. Il nous semble important que la personne vive dans la région du port, sans en être seulement représentative.

Une voix: Nous ne l'avons pas ici.

Mme Mitchell: Je pense que c'était dans le premier groupe.

M. Cook: De quelle page s'agit-il?

[Texte]

Mrs. Mitchell: Page 22, lines 8 to 11. Well, it is page 9 on mine, but we have done a lot of juggling around, so it is probably different.

The Chairman: Bill C-92, Clause 15, page 22, lines 8 to 11 . . . What it does, in effect, is say, referring to the directors who have the experience and capacity required for discharging their functions, that they "will be resident", rather than "will be representative" of the region and local population, and will be representative of the interests and the management of the port.

Mr. Forrestall: I could still be chairman of this Canada Ports Corporation. I must know a thousand . . . I will move to Ottawa.

The Chairman: Okay. Order, please.

Mr. Campbell (LaSalle): I am for it. I will propose it. He is the best one.

The Chairman: Mr. McRae.

Mr. McRae: The amendment appeals to me. The problem, in my opinion, is this word "resident". What is a resident? I, for instance, as an individual, have a residence 25 miles out of Thunder Bay. But certainly the Port of Thunder Bay is an area that I consider as part of my life-blood, and I would consider myself a resident of that area around there. But is it a narrow thing that you have to be a resident of the city, or may you be part of the area that is served by the port? That is the difficulty that I would have, but if there were a way of straightening that up, I think that there would be some merit in the point that the people be chosen from the area, people who live in, and are subject to, and are dependent upon that port.

The Chairman: I wonder . . . I do not want to argue the thing, but I would like to be clear in my own mind what the amendment would do. I would like to ask Mr. Lefebvre or Mr. Sinclair if, in their opinion, this amendment would preclude, for instance, someone from Edmundston, New Brunswick, who might be shipping pulp, or somebody from Grand Falls who might be shipping potatoes through the Port of Saint John. Of course, there are a number of potato shippers in that area who ship through the Port of Saint John. Would that would preclude them from sitting on the board?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, if it were strictly tied to residence, it might very well do that. It is for just the kind of reason you raise that we chose these words. Now, I might advance a possible compromise. Back in Clause 2, on page three, we dealt with similar words, and we had:

. . . and who are for the most part residents in the vicinity thereof . . .

If members would like to utilize the same words that we had on page three in this particular clause, maybe that would respond to most of the concerns.

[Traduction]

Mme Mitchell: Page 22, lignes 6 à 8. Dans mon texte, il s'agit de la page 9, mais nous avons tellement interverti des diverses dispositions qu'il y a probablement des différences.

Le président: Nous en sommes au Bill C-92, article 15, page 22, lignes 6 à 8 . . . Ce dont il s'agit, c'est que les administrateurs qui possèdent l'expérience et les aptitudes nécessaires doivent «faire partie» de la région et de la population locale plutôt que d'en être représentatifs, tout en représentant les intérêts du port et son exploitation.

M. Forrestall: Je pourrais être président de cette Société canadienne des ports. Je dois connaître un millier de . . . Je m'installerais à Ottawa.

Le président: Très bien. A l'ordre, s'il vous plaît.

M. Campbell (LaSalle): Je suis d'accord, je le proposerai, c'est le meilleur.

Le président: Monsieur McRae.

M. McRae: Je suis en faveur de cet amendement. Le problème, selon moi, tient au terme *resident* de la version anglaise. Qu'entend-on par là? Par exemple, ma résidence personnelle est située à 25 milles de Thunder Bay. Mais le port de Thunder Bay est une région que je considère comme faisant partie de moi, et je me considère comme étant résident de cette région. Mais faut-il être résident de la ville ou de la partie de la région desservie par le port? C'est la difficulté qui se pose, selon moi, mais s'il y avait un moyen de la résoudre, je pense qu'il serait utile en effet, que les administrateurs soient choisis parmi la population de la région, parmi ses résidents, dont la vie dépend du port en question.

Le président: Je voudrais savoir . . . je ne veux pas discuter de cela, mais je voudrais savoir de façon bien précise quelle serait la portée de cet amendement. Je voudrais demander à M. Lefebvre ou à M. Sinclair s'ils estiment que cet amendement empêcherait de retenir la candidature, par exemple, de quelqu'un d'Edmundston, au Nouveau-Brunswick, qui pourrait expédier de la pâte à papier, ou quelqu'un de Grand Falls qui pourrait expédier des pommes de terre par le port de Saint-Jean. Naturellement, il y a un certain nombre d'expéditeurs de pommes de terre dans cette région qui utilisent le port de Saint-Jean. Est-ce que cela les empêcherait de faire partie du conseil d'administration?

M. Sinclair: Monsieur le président, si l'on s'en tenait strictement à la notion de résidence, cela pourrait fort bien être le cas. Nous avons choisi ces termes justement compte tenu de la raison que vous avez soulevée. Je pense qu'il serait possible de trouver un compromis. A l'article 2, à la page 3, nous avons vu que des termes semblables avaient été utilisés, et je cite:

. . . principalement de personnes résidant dans les environs de ces ports . . .

Si les membres du comité souhaitent utiliser ces mêmes termes, il n'y aurait peut-être pratiquement plus de difficultés.

[Text]

The Chairman: Okay, so that would mean changing the wording so that we would have:

... charging their functions and will be for the most part resident of the regional and local population ...

Mr. Siddon: Would that be acceptable to Mr. Flis?

• 1715

Mr. Flis: If I may, Mr. Chairman, refer Mrs. Mitchell to page three, Clause 2, proposed Section 3.(2)(a), where it says very clearly:

the establishment at ports of national or regional significance at which there is demonstrated local interest in the management thereof ...

To save time I will skip down:

... local port corporations each of which is comprised of persons who have proven experience and capacity applicable to the management and operation of the port and who are for the most part residents in the vicinity thereof ...

I think we already have that. I think that would preclude ... If we did have some very good person whom we wanted, this clause would not exclude such a person. Maybe the intent of your motion is already covered here, Mrs. Mitchell.

Mrs. Mitchell: I think that sounds reasonable.

The Chairman: What would you like to do, withdraw it?

Mrs. Mitchell: I will withdraw it.

Mr. Siddon: Mr. Chairman, if I might. Clause 2 deals with amendments to the previous act. Is that necessarily consistent with this schedule, which actually is the definitive statement on the constitutional organization of local port corporations?

The Chairman: I believe it is, but I will ask Mr. Sinclair. Is it consistent?

Mr. Sinclair: Yes.

The Chairman: Would proposed Section 2 of Schedule 1 then have to be amended accordingly, or would it be covered by the statement on page three?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, I think it would be covered, but I would not be at all adverse to seeing the language made consistent.

Mr. Forrestall: It is dealt with in a drafting manner.

Mrs. Mitchell: In that case, Mr. Chairman, I wonder if I might modify the motion to conform to the suggestion made by Mr. Sinclair?

[Translation]

Le président: Très bien, il faudrait donc changer le libellé ainsi:

... être principalement des personnes résidant parmi la population locale et régionale ...

M. Siddon: Est-ce que M. Flis trouverait cela acceptable?

M. Flis: Permettez-moi, monsieur le président, de renvoyer M^{me} Mitchell à la page 3, article 2, alinéa 3.(2)a), qui dit très clairement:

à l'égard des ports d'importance nationale ou régionale qui, selon toute vraisemblance, peuvent se suffire à eux-mêmes financièrement et à l'administration desquels des éléments locaux désirent participer ...

Je ne donnerai pas lecture de tout l'article, cela prendrait trop de temps:

... la constitution de sociétés de port locales dont le conseil soit formé principalement de personnes résidant dans les environs de ces ports ...

Je crois que c'est déjà le cas. Je pense que cela empêcherait ... Si de fait nous disposions de certaines personnes qualifiées que nous voudrions, cet article n'empêcherait pas que nous les recrutions. Madame Mitchell, ce que vous voulez obtenir par votre motion est peut-être déjà couvert par cette disposition.

Mme Mitchell: Cela me semble raisonnable.

Le président: Mais qu'est-ce que vous voulez faire, est-ce que vous voulez la retirer?

Mme Mitchell: Je vais la retirer.

M. Siddon: Monsieur le président, permettez-moi de prendre la parole. L'article 2 porte sur certains amendements à la loi intérieure. Ces amendements vont-ils dans le sens de l'annexe que nous étudions pour l'instant et qui constitue, en définitive, le texte organique des sociétés de port locales?

Le président: Je crois que oui, mais je vais poser la question à M. Sinclair. Est-ce le cas, monsieur Sinclair?

M. Sinclair: Oui.

Le président: L'article 2 de l'annexe 1 devrait-il donc être amendé en conséquence, ou est-il couvert par l'énoncé que l'on trouve à la page 3?

M. Sinclair: Monsieur le président, je crois que c'est le cas, mais je serais tout à fait en faveur d'une formulation uniforme.

M. Forrestall: Il faudra donc apporter des modifications rédactionnelles au libellé des amendements.

Mme Mitchell: Dans ce cas, monsieur le président, je me demande si je pourrais modifier ma motion en fonction de la suggestion de M. Sinclair?

[Texte]

The Chairman: With unanimous consent you could withdraw your amendment and then move another one with those words in it. That is the easiest way to do it, procedurally.

Is there unanimous consent for Mrs. Mitchell to withdraw her amendment?

Some hon. Members: Agreed.

Amendment withdrawn

The Chairman: All right. Now, Mrs. Mitchell.

Mrs. Mitchell: I would move that Bill C-92 be amended in Clause 15 on page 22 by deleting lines 8 to 11 and substituting the following:

... charging their functions will be—

The Chairman: Mrs. Mitchell, before you go any farther, if we are going to make it consistent, I think “will” should be changed to “are”, because that is the wording in the previous clause.

Mrs. Mitchell: Very well.

...are for the most part residents in the vicinity thereof . . .

Perhaps I should add:

... of the regional and local population . . .

Mr. Siddon: Or say:

... who are for the most part residents in the vicinity . . .

The Chairman: That is:

... residents of the regional and local population and representative of interests in the management of the port.

Mr. Lefebvre.

Mr. Lefebvre: I am sorry. Did you say “are residents of”?

The Chairman: We have:

... are for the most part residents of the regional and local population . . .

Mr. Lefebvre: We would have to change that to say you are a resident of an area—the vicinity of the population.

The Chairman: “Residents of the local population”, it would have to be, then.

Mr. Deniger: Let we just add at the end of line 11:

... and who are for the most part residents of the vicinity thereof . . .

Is that agreeable to you, Mrs. Mitchell?

Mrs. Mitchell: Yes.

The Chairman: All right—

Mr. Deniger: Moved by Mrs. Mitchell—

[Traduction]

Le président: Avec le consentement unanime des membres du Comité, vous pouvez retirer votre amendement et ensuite en proposer un autre qui comportera ces termes. Du point de vue de la procédure, c'est ce qui est le plus simple.

Y a-t-il consentement unanime pour que M^{me} Mitchell retire son amendement?

Des voix: D'accord.

L'amendement est retiré.

Le président: Très bien. Madame Mitchell.

Mme Mitchell: Je propose d'amender l'article 15 de la page 22 du projet de loi C-92 en éliminant les lignes 8 à 11 et en les remplaçant par ce qui suit:

... leurs fonctions changées seront . . .

Le président: Madame Mitchell, avant que vous ne continuiez, si nous voulons uniformiser, je crois qu'il faudrait employer le présent plutôt que le futur à cause du libellé de l'article précédent.

Mme Mitchell: Très bien.

... personnes qui pour la plupart résident dans les environs . . .

Je devrais peut-être ajouter ceci:

... de la région et de la population locales . . .

M. Siddon: Ou bien dire:

... qui pour la plupart résident aux environs . . .

Le président: C'est-à-dire:

... qui résident dans la région et font partie de la population locale et qui ont des intérêts dans la gestion du port.

Monsieur Lefebvre.

M. Lefebvre: Excusez-moi. Est-ce que vous avez dit «qui résident»?

Le président: Oui.

... qui pour la plupart résident dans la région et font partie de la population locale . . .

M. Lefebvre: Il faudrait que nous changions cela pour dire que ces personnes résident dans une région . . . proche de la population locale.

Le président: «résidents de la population locale», c'est comme cela que cela devrait être alors.

M. Deniger: Ajoutons simplement à la fin de la ligne 11 ce qui suit:

... et qui pour la plupart résident dans les environs . . .

Est-ce que vous êtes d'accord, madame Mitchell?

Mme Mitchell: Oui.

Le président: Très bien . . .

M. Deniger: Proposé par M^{me} Mitchell . . .

[Text]

Mrs. Mitchell: With consensus.

The Chairman: I can read it, and then Mrs. Mitchell can move it if she likes.

That line 11 be amended by changing the period to a comma and adding:

... and who are for the most part residents of the vicinity thereof

Mr. Lefebvre: In the vicinity.

The Chairman: That is right, "residents in the vicinity thereof."

Mrs. Mitchell: That is fine with me, Mr. Chairman. I so move.

The Chairman: Mr. Corbin.

Mr. Corbin: Mr. Chairman, you raised a valid question with Mr. Sinclair earlier with respect, I presume, to the meaning of "vicinity" as used in this clause. With that, and keeping in mind that they would be "for the most part", would that preclude, for example, in my case—and this is a very real case—a paper-board manufacturer in Cabano, Quebec, next to the provincial limits of northwest New Brunswick, who happens to be an important shipper through the Port of Saint John? Would that wording preclude his sitting on that board?

Mr. Deniger: My interpretation is that it does not mean all of them; it says "for the most part". *Ceci va pouvoir rester si c'est ceci que tu penses.*

Mr. Corbin: No, *c'est Rivière du loup.*

Mr. Deniger: *Rivière du loup, c'est vrai.*

But I think "most" means not everyone.

Mr. Corbin: But how wide an interpretation are you prepared to give to "most"? I mean, is it 50 per cent plus 1?

Mr. Deniger: It is common sense.

The Chairman: Mr. Lefebvre.

Mr. Lefebvre: I think from a strict legal point of view it would have to be more than 50 per cent.

Mr. Corbin: More than 50 per cent, but it is subject to wide interpretation.

Mr. Siddon: Yes.

Mr. Sinclair: In answer to Mr. Corbin's question, I do not believe it would preclude the example that you mentioned.

The Chairman: Okay, I have a question I have to put on this one to clear my own mind.

If we take a major port like Saint John, is it reasonable to assume that more than half of the volume, more than 50 per cent of the volume of the shipping through that port, comes from the local community?

Mr. Corbin: That is not the case with Saint John.

[Translation]

Mme Mitchell: Avec consensus.

Le président: Je vais en donner lecture et ensuite M^{me} Mitchell pourra proposer sa motion, si elle le désire.

Que la ligne 11 soit modifiée par le remplacement du point par une virgule et par l'addition de ce qui suit:

... et qui pour la plupart résident aux environs . . .

M. Lefebvre: Aux environs.

Le président: C'est exact, «qui résident aux environs».

Mme Mitchell: C'est parfait, monsieur le président. Je propose la motion.

Le président: Monsieur Corbin.

M. Corbin: Monsieur le président, vous avez posé une question intéressante à M. Sinclair au sujet de l'emploi de l'expression «aux environs» dans cet article. Cela dit, et compte tenu du fait que cela s'appliquerait «à la plupart» de ces personnes, cela n'aurait-il pas pour effet d'empêcher par exemple, dans mon exemple—au demeurant un cas très réel—qu'un fabricant de carton de Cabano au Québec, implanté à la frontière nord-ouest du Nouveau-Brunswick, siège à ce conseil, si en outre ce fabricant utilise de façon intensive le port de St-Jean?

M. Deniger: A mon sens, cet article n'a pas de portée générale, en effet il prévoit «pour la plupart». *We can leave that if it is what you think.*

M. Corbin: Non, *it is Rivière-du-Loup.*

M. Deniger: *Rivière-du-Loup, that is right.*

Mais je crois que «la plupart» ne signifie pas tous.

M. Corbin: Mais quelle interprétation êtes-vous disposé à donner du terme «la plupart»? S'agit-il 50 p. 100 plus 1?

M. Deniger: Cela ressort au bon sens.

Le président: Monsieur Lefebvre.

M. Lefebvre: D'un point de vue strictement juridique, il faudrait que ce soit plus de 50 p. 100.

M. Corbin: Plus de 50 p. 100, mais les interprétations peuvent être très différentes.

M. Siddon: C'est exact.

M. Sinclair: Pour répondre à la question de M. Corbin, je ne crois pas que cela empêcherait cette personne de siéger au conseil dans l'exemple que vous avez donné.

Le président: Très bien. Je voudrais poser une question pour préciser les choses dans mon esprit.

Si nous prenons le cas d'un port important comme celui de Saint-Jean, peut-on raisonnablement penser que plus de la moitié du volume, c'est-à-dire plus de 50 p. 100 du volume des marchandises passant par ce port, proviennent de la collectivité locale?

M. Corbin: Ce n'est pas le cas pour Saint-Jean.

[Texte]

The Chairman: If so, why should a majority of the board be from the community?

Mr. Siddon: There is the other facet of that question, Mr. Chairman, and that is that the community is the host of that port and has to contend with the benefits and the disbenefits of having a port there. Those people who are shipping from other originating points, or are receiving shipments, do not have to contend with the port in their midst, and surely the people of that area are entitled to have some strong influence on on these questions.

The Chairman: Okay, I accept that.

Amendment agreed to.

The Chairman: Strike one for Mrs. Mitchell. It may be more than strike one; I have not been keeping watch.

Okay, the next amendment is Mr. Siddon's.

Mr. Siddon: Mr. Chairman, I hope that the members of the committee will be equally charitable with this, but I suspect that will not be the case, even though it is a very reasonable, an eminently reasonable, amendment.

I move that Bill C-92 be amended on page 22 by deleting line 25 and by substituting the following, and this is in subclause (4) . . . It is very similar to the previous amendment I moved. The substitution is this:

consultation with the Board and with the regional advisory council, appoint a

This deals with the filling of a vacancy—

• 1725

The Chairman: Sorry, Mr. Siddon, you have lost me. That is probably my fault.

Mr. Siddon: It is on the second page of the set of amendments I handed you, Mr. Chairman.

The Chairman: It is on page 22, line 25. All right.

Mr. Siddon: Proposed Section 2.(4).

The Chairman: Okay.

Mr. Siddon: The purpose of the amendment is the same as that of the previous amendment to Proposed Section 2.(2), Part I, Schedule I, to require consultation with the regional advisory council on the appointment of a new director to a director's position where the term is not expired; that is, in the case of a vacancy. The only distinction here might be, Mr. Chairman, that when a person is deceased or resigns or retires from the board for whatever reason, that new person comes because he possesses certain unique qualities which are not necessarily the same qualities that the other members of the board possess. He or she would have certain experience in port management or be reflective of specific regional interests, either at a point of origin of a commodity or on behalf of a

[Traduction]

Le président: Dans ce cas, pourquoi faudrait-il que la majorité des personnes qui siègent au conseil soient de cette collectivité?

M. Siddon: Il y a également un autre aspect à cette question, monsieur le président, à savoir que le port se trouve au sein d'une collectivité qui doit accepter aussi bien les avantages que les inconvénients des activités portuaires. Ceux qui expédient à partir d'autres ports, ou qui reçoivent de la marchandise, ne sont pas dans la même situation étant donné qu'il n'y a pas de port au sein de leur collectivité et de toute évidence, les personnes de cette région doivent avoir leur mot à dire sur ces questions.

Le président: Parfait, je ne trouve rien à redire à cela.

L'amendement est accepté.

Le président: Un point pour M^{me} Mitchell. Il se peut qu'elle en ait plus, je n'ai pas tenu de score.

Très bien, l'amendement suivant est présenté par M. Siddon.

M. Siddon: Monsieur le président, j'espère que les membres du comité seront tout aussi charitables avec cet amendement, mais je crois que ce ne sera pas le cas même si cet amendement est raisonnable, en fait absolument raisonnable.

Je propose que le projet de loi C-92 soit amendé à la page 22 par le remplacement de la ligne 25 par ce qui suit, que l'on trouve au paragraphe 4 . . . Cet amendement est très similaire à l'amendement que j'ai proposé précédemment, le remplacement serait le suivant:

en consultation avec le conseil et le conseil consultatif régional, nommé à . . .

Cet amendement porte sur la dotation d'un poste vacant . . .

Le président: Excusez-moi, monsieur Siddon, je ne sais plus où l'on en est. C'est probablement ma faute.

M. Siddon: Cela se trouve à la deuxième page des amendements que je vous ai remis, monsieur le président.

Le président: Page 22, ligne 25. Très bien.

M. Siddon: Le paragraphe 2.(4).

Le président: Très bien.

M. Siddon: L'objet de cet amendement est essentiellement le même que celui de l'amendement précédemment proposé pour le paragraphe 2.(2) partie I, annexe I, exigeant qu'il y ait consultation avec le conseil consultatif régional dans le cas de la nomination d'un nouvel administrateur à un poste vacant avant terme. La différence tient, monsieur le président, à ce qu'un cas de décès, de démission ou de retraite d'un administrateur, son remplaçant est nommé en raison de certaines qualités uniques qui ne sont pas nécessairement les mêmes que celles des autres membres du conseil d'administration. Il faudrait que le nouvel administrateur ait une certaine expérience de la gestion d'un port, qu'il soit sensible à certains intérêts bien précis de la région, que ce soit du point de vue du port

[Text]

community, and therefore it would not seem appropriate that that single vacancy merely be selected from a list which was perhaps drawn up when the whole board was selected on the basis of whatever process applies. In other words, there might have been a list of 10 nominees, Mr. Chairman, of which 5 or 7 were selected, and there were 3 or 4 others who did not qualify. When a vacancy occurred you might add that person without regard for the important regional factors which would bear on ensuring a proper consistency on the board. So merely to take number 8 or 9 off the Liberal list would not necessarily ensure that that board would be reconstituted with the correct kind of balance and professionalism and experience that the former member possessed. Therefore I would submit this is a very worthy amendment.

The Chairman: Mr. Flis.

Mr. Flis: Mr. Chairman, maybe I can help Mr. Siddon out with the previous amendment and this one by referring him to the duties of advisory councils on page 6, proposed Section 3.12(7):

(7) Each regional advisory council shall, from time to time, advise and make recommendations to the Minister on the planning and development of ports in the region for which it is established and on matters relating to those ports having regional significance.

I think the bill does give the regional advisory council quite a bit of power and clout and say if it wishes to exercise it.

Mr. Siddon: Would Mr. Flis—if I might be permitted a question, Mr. Chairman—see the comment on the proposed nominees to the board or proposed vacancy being subject to input from the advisory council before a decision was taken?

Mr. Flis: The minister would always be open to suggestions from the advisory council.

Mr. Siddon: But would he seek their—the distinction, Mr. Chairman, of being open to suggestions and perhaps dropping a letter to the chairman of the advisory council saying: We have a vacancy; we had a top-notch accountant who happened to have a heart attack, and he was very well acquainted with port matters, and we want to have somebody who has the kind of credentials he had. Would the minister be disposed to seek their advice before he made a selection, or would he just go to a list locked up in a safe somewhere and pull the next name off the list?

Mr. Flis: He would consider that name the same as all the other names that would be submitted providing they met the criteria spelled out in the bill.

The Chairman: Mrs. Mitchell.

Mrs. Mitchell: Yes, Mr. Chairman. I just wanted to point out there were two amendments we had which were in advance

[Translation]

d'expédition de certaines marchandises ou du point de la collectivité, et en conséquence, il ne semble pas indiqué de doter un poste vacant par un candidat choisi à partir d'une liste établie antérieurement au moment de choisir l'ensemble du conseil peu importe le mode de recrutement. En d'autres termes, on pourrait avoir une liste de dix candidats, monsieur le président, dont cinq ou sept ont été choisis, les trois ou quatre autres ayant été rejetés. Lorsqu'un poste devient vacant, on pourrait y nommer une de ces personnes sans avoir égard aux facteurs régionaux importants qui influenceraient l'homogénéité des membres du conseil. Donc, prendre tout simplement le numéro 8 ou 9 de la liste libérale ne garantirait pas nécessairement que le conseil soit équilibré et composé de personnes compétentes ayant la même expérience que les anciens membres. En conséquence, je crois qu'il s'agit d'un amendement très valable.

Le président: Monsieur Flis.

M. Flis: Monsieur le président, je pourrais peut-être donner un coup de main à M. Siddon en ce qui concerne l'amendement précédent et celui-ci en lui rappelant les attributions des conseils consultatifs, telles qu'elles figurent à la page 6 à l'alinéa 3.12(7) comme suit:

(7) Chaque conseil consultatif régional doit conseiller le ministre et lui soumettre des recommandations relativement à la planification et au développement des ports de la région pour laquelle il est établi et aux questions d'intérêt régional touchant ces ports.

Je crois que le projet de loi confère au conseil consultatif régional pas mal de pouvoir, pouvoir qu'il peut utiliser s'il le veut.

M. Siddon: Si vous me permettez de poser une question, monsieur le président, je voudrais demander à M. Flis s'il croit que le conseil consultatif doit avoir son mot à dire sur les candidats avant que la décision ne soit prise?

M. Flis: Le ministre est toujours disposé à écouter les propositions du conseil consultatif.

M. Siddon: Mais recherchait-il ses—il faut établir monsieur le président, la distinction entre le fait d'être ouvert aux suggestions et le fait peut-être d'envoyer une lettre au président du conseil consultatif en ces termes: Nous avons un poste à combler, nous avons un comptable hors pair qui malheureusement vient de souffrir d'une attaque cardiaque, il était très au fait de l'administration portuaire, et nous voulons nommer quelqu'un qui a les mêmes titres de compétence. Le ministre serait-il disposé à écouter ce que le conseil consultatif a à lui dire avant de faire son choix, ou s'en remettrait-il à une liste toute faite en choisissant le nom du candidat sur la liste?

M. Flis: Il étudierait la candidature de la personne qui se trouve sur la liste ainsi que les autres noms qui pourraient lui être soumis dans la mesure où ces personnes répondent aux critères du projet de loi.

Le président: Madame Mitchell.

Mme Mitchell: Oui, monsieur le président. Je voulais simplement faire remarquer qu'avant de discuter de cette ques-

[Texte]

of this particular line. One had to do with this proposed section, and our recommendation, just so you will know it, was that the board itself should have the power to appoint a director for the remainder of the term, rather than having to go to the minister.

Mr. Siddon: Line 23.

Mrs. Mitchell: But we can come back to that one after.

Mr. Siddon: I am sorry; I did not mean to pre-empt you.

• 1730

Mrs. Mitchell: We can deal with this one first, if you like, and come back to the other one.

The Chairman: It is okay. We can deal with it, because it goes to 26, so we will continue to deal with Mr. Siddon's.

Mr. Siddon: Could I ask, Mr. Chairman, of Mr. Sinclair, what procedure has been followed in the past when a vacancy occurred on the board?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, in any boards with which I am familiar, the normal appointment process seems to take place. There is not any prescribed process for it. My answer to his question would have to be the same as I gave previously.

Mr. Siddon: We are still trying to determine, Mr. Chairman, what this normal appointment process is, but I suspect that we are not going to get too far with that. That is my concern, that if that normal appointment process involves a list locked up in a safe, the next person judged by the minister, or the Governor in Council, to be the most qualified would be selected without regard for the local interests or the concerns of the local port corporation.

An hon. Member: Mr. Pepin will supply you with the list.

The Chairman: Question. All those in favour of the amendment, please raise your hands. All those opposed.

Amendment negatived.

The Chairman: Now, Mrs. Mitchell.

Mrs. Mitchell: If you agree, I will take the one that is related to this point, but I also had one that backtracked to line 11. I will take the one . . .

The Chairman: I do not think we can do that now, Mrs. Mitchell. We just amended line 11, which you agreed to, with regard to . . .

Mr. Siddon: That was the residence requirement.

The Chairman: Right.

[Traduction]

tion, il y a deux amendements que nous avons sautés. Le premier porte sur cet article et notre recommandation, pour votre gouverne, est que c'est le conseil qui devrait pouvoir nommer l'administrateur pour le temps qui reste à courir du mandat plutôt que de s'en remettre au ministre.

M. Siddon: Ligne 23.

Mme Mitchell: Nous pourrions revenir à cet amendement un peu plus tard.

M. Siddon: Excusez-moi, je ne voulais pas faire sauter vos amendements.

Mme Mitchell: Nous pouvons commencer par là si vous voulez et ensuite revenir à l'autre.

Le président: Parfait. Discutons-en maintenant parce que cela continue jusqu'à 26, donc nous pourrions poursuivre avec l'amendement de M. Siddon.

M. Siddon: Je voudrais, monsieur le président, demander à M. Sinclair quelle procédure a été suivie par le passé en cas de vacances au conseil?

M. Sinclair: Monsieur le président, dans les conseils que je connais, la procédure de nomination normale a été habituellement suivie. Il n'y a à vrai dire aucune procédure bien particulière. Donc la réponse est essentiellement la même que celle que j'ai donnée avant.

M. Siddon: Nous essayons toujours de déterminer, monsieur le président, ce qu'est cette procédure habituelle, mais je pense que nous n'irons pas très loin dans cette discussion. Je crains que si la procédure habituelle consiste à mettre sous clef une liste dans un coffre, le candidat venant après sur la liste, évalué par le ministre ou le gouverneur en conseil comme étant le plus qualifié sera choisi sans avoir égard aux intérêts régionaux ou aux intérêts des sociétés de port locales.

Une voix: M. Pepin vous donnera la liste.

Le président: Une question. Tous ceux qui sont en faveur de l'amendement, levez la main, s'il vous plaît. Tous ceux qui sont contre.

L'amendement est rejeté.

Le président: Madame Mitchell.

Mme Mitchell: Si vous êtes d'accord, je voudrais discuter d'un amendement qui a trait à cette question, mais j'ai également un autre amendement qui porte sur la ligne 11. Je vais commencer par . . .

Le président: Je ne pense pas que ce soit possible maintenant, madame Mitchell. Nous venons d'amender la ligne 11, vous avez accepté l'amendement qui a été proposé et qui avait trait à . . .

M. Siddon: Cet amendement portait sur l'obligation de résidence.

Le président: C'est exact.

[Text]

Mrs. Mitchell: This was number three. It had to do with members of the board not being elected members of a council or a provincial legislature.

The Chairman: We cannot amend line 11 now. I am sorry, Mrs. Mitchell. I did not have that amendment, so I could not call it.

Mrs. Mitchell: I move that Bill C-92 be amended in Clause 15 at page 22 by deleting lines 23 to 26 and substituting the following:

... director, the local board may appoint a director for the remainder of the term, in adherence with and subject to this section.

Again, it seems quite impractical and unnecessary that the appointment of a replacement for a member who, for whatever reason, drops out during the term of office should have to be delayed to go through the whole parent superstructure and through the minister and then to Cabinet and back down again. I do not see any reason why the local board should not have the right to appoint a replacement temporarily, for the remainder of that term. It seemed to me they would have a better idea of who would be appropriate during that period.

The Chairman: This, in effect, removes the appointment from the Governor in Council on the recommendation of the minister and has the local board making the appointment. Am I correct?

Mrs. Mitchell: Right.

Amendment negated.

The Chairman: The next amendment is, again, Mrs. Mitchell's.

Mrs. Mitchell: This is one that we have just added, Mr. Chairman.

• 1735

Mr. Chairman, I move that Bill C-92 be amended in Clause 15, (a) by deleting the word "his" in line 32 at page 22 and substituting "hers or his"; (b) deleting the word "him" in line 40 at page 22 and substituting "her or him"; (c) by deleting the word "himself" in line 15 at page 23 and substituting "herself or himself".

I would like to say, Mr. Chairman, that I raised this point in a general way earlier and there was no response. I would like to say also that I am not raising this in a frivolous way. I think under the new Charter of Rights that we do have some new directives about equality and that language really is very important. An example of this is that, as I was reminding Mr. Cook earlier—yesterday, I think, I counted seven times when he referred to a port director, in a general way, as being a man. We feel that this would be an important precedent and would like to see it tested in this clause. If it applied in this

[Translation]

Mme Mitchell: C'était le troisième amendement qui portait sur le fait que les membres du conseil d'administration ne pouvaient pas être les membres élus d'un conseil ou d'une assemblée législative.

Le président: Il ne nous est pas possible d'amender la ligne 11 maintenant. Excusez-moi, madame Mitchell. Je n'avais pas cet amendement sous les yeux, je ne pouvais donc pas le mettre au vote.

Mme Mitchell: Je propose que l'article 15 du projet de loi C-92 page 22 soit amendé par la substitution aux lignes 23 à 26 de ce qui suit:

... l'administrateur, le conseil de port local peuvent nommer un administrateur pour le reste de la durée du mandat, conformément aux dispositions du présent article.

De nouveau, je voudrais dire qu'il semble à la fois superflu et peu pratique que la nomination du remplaçant d'une personne qui, pour quelque raison que ce soit, doit se démettre de ses fonctions pendant son mandat, soit retardée, afin de passer les voies hiérarchiques et par le ministre jusqu'aux Cabinet pour revenir ensuite au point de départ. Je ne vois aucune raison pour laquelle le conseil de port local n'aurait pas le droit de nommer un remplaçant temporaire pour le temps qui reste à courir du mandat. Il me semble en effet que le conseil est le mieux placé pour savoir qui nommer pour le restant de la durée du mandat.

Le président: Si l'on procédait de cette façon, c'est le conseil de port local qui serait chargé de la nomination et non plus le gouverneur en conseil sur recommandation du ministre. Est-ce exact?

Mme Mitchell: C'est exact.

L'amendement est rejeté.

Le président: Amendement suivant, madame Mitchell, vous avez de nouveau la parole.

Mme Mitchell: Nous venons juste d'ajouter cet amendement, monsieur le président.

Monsieur le président, je propose que l'article 15 du projet de loi C-92 soit amendé a) par la substitution au mot «his» à la ligne 32, page 22 des mots «hers or his»; b) par la substitution au mot «lui» à la ligne 40, page 22, des mots «lui ou elle»; c) par la substitution au mot «lui-même» à la ligne 15, page 23, des mots «elle-même ou lui-même».

Monsieur le président, je voudrais dire que j'ai déjà soulevé de façon générale cette question, et qu'aucune réponse n'y a été donnée. Je voudrais également dire que je ne le fais pas à la légère. Je crois en effet qu'aux termes de la nouvelle Charte des droits, nous sommes tenus de nous conformer à de nouvelles directives en matière d'égalité et en conséquence, le choix des termes est très important. A titre d'exemple, je dirais, comme je le rappelais il n'y a pas très longtemps à M. Cook—hier, je crois, que j'ai compté qu'à sept reprises différentes, il a parlé du directeur de ports, sans jamais penser que ce directeur

[*Texte*]

clause, it would apply throughout the bill, and I have the assurance that Mr. Cook is going to absolve himself and support this amendment.

The Chairman: Before we have any further debate on the proposed amendment, I find it very difficult to accept procedurally. To begin with, it seems to me that it in effect also amends the Interpretation Act, which in Section 26(6) says that words importing male persons include female persons and corporations. Also, Mrs. Mitchell, to amend only one clause of the bill in that manner without amending all the other clauses seems to me to be inconsistent, and since we have already dealt with all the previous clauses we cannot go back to amend them, and it would make the bill inconsistent. Furthermore, there is a group at work—I forget the name of it; maybe Mr. Lefebvre can help me.

Mr. D. Lefebvre: There is a group working on a revision to the statutes of Canada.

The Chairman: They are incorporating in their work the updating of that language in all the statutes of Canada, I understand. Mr. Lefebvre.

Mr. D. Lefebvre: I am not sure that they are incorporating it. What I would suggest is that this group will bring to Parliament some bill on the revised statutes of Canada and it will be a proper place for representations. Maybe it will be part . . . they will consider this matter in their work. I am not sure what the outcome will be.

The Chairman: But for all of those reasons, Mrs. Mitchell, I do not think I have any choice but to rule your amendment out of order, basically because it has a tendency to amend the Interpretation Act, which is a statute which is not before the committee.

Mr. Cook.

Mr. Cook: I can understand your reasons for what you have said, sir, and if the amendment is out of order then obviously it cannot be dealt with. However I am wondering, as a committee, in order to make the point more precisely, that when the bill is being redrafted with whatever amendments or changes are there in a clause, surely the committee could at least issue a directive to the draftsman to change the things she is talking about and to be extremely careful to make sure where it says "him" that it says "him and her", as she requests. This seems like quite a reasonable . . . simply a request to the draftsman—

An hon. Member: Blanket request.

[*Traduction*]

pouvait être une directrice. A mon avis, il s'agirait d'un précédent important, et nous voudrions le mettre en oeuvre par cet article. Si l'amendement est pour cet article, il va sans dire qu'il s'étendrait à l'ensemble du projet de loi, et M. Cook m'a assuré que pour se faire pardonner, il voterait pour l'amendement.

Le président: Avant de poursuivre le débat sur cet amendement, je dois dire que du point de vue de la procédure, je trouve la chose difficile à accepter. Tout d'abord, il me semble que cet amendement modifie également la Loi d'interprétation, dont le paragraphe 26(6) prévoit que le masculin s'entend également du féminin et des sociétés. De plus, madame Mitchell, amender un seul article du projet de loi de cette façon, sans amender tous les autres articles, ne me paraît pas logique, et étant donné que nous avons déjà discuté des articles antérieurs, nous ne pouvons pas revenir sur nos pas et les amender, ce qui fait que si nous amendons, comme vous le voulez, cet article, le projet de loi présenterait des contradictions. En outre, il existe un groupe de personnes qui travaillent là-dessus—j'en ai oublié le nom, peut-être M. Lefebvre pourrait-il me le dire.

M. D. Lefebvre: Il s'agit d'un groupe chargé de la refonte des statuts du Canada.

Le président: Ces personnes apportent des révisions linguistiques à tous les statuts du Canada, n'est-ce pas, monsieur Lefebvre?

M. D. Lefebvre: Je ne suis pas certain que ce groupe incorpore cette idée dans l'ensemble des statuts du Canada. Je pense que ces personnes vont introduire au Parlement un projet de loi portant sur la révision des statuts du Canada et lorsqu'elles le feront, et bien, ce sera le moment de faire des observations à ce sujet. Il se peut que le type de corrections dont vient de parler M^{me} Mitchell soient prises en considération par ces personnes dans leurs travaux. Mais je ne pourrais pas préjuger du résultat.

Le président: Pour toutes ces raisons, madame Mitchell, je ne pense pas que je puisse faire autre chose que de rejeter votre amendement, surtout étant donné que si nous l'acceptons, il faudrait que nous amendions la Loi d'interprétation, ce dont le Comité n'a pas été saisi.

Monsieur Cook.

M. Cook: Je comprends vos raisons, monsieur, et si l'amendement est rejeté, de toute évidence, il ne nous est pas possible d'en discuter. Toutefois, je me demande si le comité, pour souligner davantage ce point, ne recommanderait pas que lorsque le projet de loi sera refait après modifications ou amendements, on y ajoute un article; il est certain que le comité pourrait, à tout le moins, donner une directive au rédacteur lui demandant d'apporter les changements dont M^{me} Mitchell vient de parler et de faire très attention pour remplacer là où l'on trouve «lui» par «lui ou elle». Cela me semble raisonnable—il s'agit tout simplement de faire une demande au rédacteur—

Une voix: Une demande générale.

[Text]

Mr. Cook: —to carefully check the act for the potentialities of—

The Chairman: We could issue a recommendation. I do not think we could issue a directive, but I am not sure that even that would be in order because I think the draftsmen follow the Interpretation Act and I think the Interpretation Act makes room only for the use of his, him, he, et cetera. Now I am not sure about that, and again I will ask for Mr. Lefebvre's advice on that.

• 1740

Mr. D. Lefebvre: I have two points. The bill only amends parts of the National Harbours Board Act, the Harbour Commissions Act, and so on, and you would have inconsistency within the same act, because the other parts of those statutes would remain as they are. Secondly, the draftsmen do not have the freedom that you impute in that they have to precisely write what has been approved by Parliament and this committee.

The Chairman: In the Interpretation Act.

Mr. D. Lefebvre: Yes.

The Chairman: All right. I think from our transcript it will be seen what the intention is, but I do not have any choice, Mrs. Mitchell, but to rule that out of order.

Mrs. Mitchell: That is too bad. I wanted to record it—

An hon. Member: Private member's bill.

The Chairman: I believe the next amendment is Mr. Siddon's, but before he moves it let me just tell the committee that it is at page 25, lines 24 and 25; if there is another amendment before that, please speak up. Page 25, line 25. You have one before that, Mrs. Mitchell?

Mrs. Mitchell: Page 22, lines 43 to 45.

The Chairman: No, that is following. So it is Mr. Siddon.

Mr. Siddon: I am sorry, Mr. Chairman, I think my amendments are at page 25.

The Chairman: I think so, too. That one has already been dealt with.

Mr. Siddon: Maybe we have something confused.

The Chairman: Right. Mrs. Mitchell, then, I guess is next at page 22.

Mrs. Mitchell: I move that Bill C-92 be amended in Clause 15 at page 22 by deleting lines 43 to 45 and at page 23 by deleting lines 1 to 3 and substituting the following:

The chairman of a local board and the vice-chairman thereof shall be appointed by the local board.

This follows the points made earlier that we feel local boards were disappointed that they are not going to have more

[Translation]

M. Cook: ... de vérifier attentivement le libellé de la loi pour que —

Le président: Nous pourrions faire une recommandation dans ce sens. Je ne pense pas que nous puissions donner une directive, mais je ne pense même pas que cela soit possible parce que les rédacteurs se conforment à la Loi d'interprétation et la Loi d'interprétation ne permet que le masculin. Je n'en suis pas sûr et permettez-moi de prendre le conseil de M. Lefebvre à ce sujet.

M. D. Lefebvre: Je tiens à souligner deux points. Étant donné que le projet de loi ne modifie que certaines dispositions sur la Loi des Conseils des ports nationaux, la Loi sur les commissions de port, etc., il y aurait incohérence, car les autres dispositions des lois en question ne seraient pas modifiées. D'ailleurs, les rédacteurs n'ont pas la liberté que vous leur imputez, car ils doivent se conformer au libellé approuvé par le Parlement et par ce comité-même.

Le président: Conformément à la Loi d'interprétation.

M. D. Lefebvre: Oui.

Le président: Très bien. Il suffira de lire le compte rendu pour voir quelles étaient vos intentions. Mais je ne peux pas faire autrement, madame Mitchell, que de rejeter votre amendement.

Mme Mitchell: C'est dommage. Je voulais qu'il soit inscrit...

Une voix: Déposez une proposition de loi.

Le président: L'amendement suivant est celui de M. Siddon. Mais avant qu'il ne le propose, je vous signale qu'il s'agit des lignes 24 et 25 à la page 25; si vous voulez proposer des amendements à ce qui précède, c'est le moment de vous déclarer. Il s'agit de la ligne 25, à la page 25. Vous en avez un qui précède celui-là, madame Mitchell?

Mme Mitchell: Aux lignes 43 à 45, à la page 22.

Le président: Non, cela vient après. Passons à celui de M. Siddon.

M. Siddon: Je m'excuse, monsieur le président, mais je crois que les amendements que je propose s'appliquent à la page 25.

Le président: Je le crois, moi aussi. Mais nous l'avons déjà étudié.

M. Siddon: Il semble y avoir confusion.

Le président: Vous avez raison. Passons à l'amendement de Mme Mitchell, à la page 22.

Mme Mitchell: Je propose que l'article 15 du Bill C-92 soit modifié en supprimant les lignes 43 à 45, à la page 22, et les lignes 1 à 3, à la page 22 et en les remplaçant par ce qui suit:

Le président et vice-président d'un conseil local sont nommés par celui-ci.

Comme on a dit tout à l'heure, les conseils locaux auraient voulu être plus autonomes. Ils devraient au moins pouvoir

[Texte]

autonomy, but at least they should have the power to select their own chairman and vice-chairman. I think that is only democratic.

The Chairman: Any further discussion? Mr. Cook.

Mr. Cook: I support that on the grounds of the question of just how much autonomy this government is prepared to give any port in this nation. By making it an appointment in council rather than allowing the board itself to appoint their own chairman, it is again absolute control out of Ottawa rather than allowing any self-determination by the ports. As a result, I support her amendment thoroughly.

Amendment negatived.

The Chairman: Mrs. Mitchell again.

Mrs. Mitchell: Now where are we?

The Chairman: Page 23 by deleting lines 11 to 25.

Mrs. Mitchell: Yes, that follows really the very same point, so I will withdraw that since the other was defeated.

The Chairman: Now it is Mr. Siddons's motion at page 25, lines 24 and 25.

Mr. Siddon: I would suggest, Mr. Chairman, we turn back one page. There is an amendment on page 25 at lines 14 and 15.

The Chairman: Lines 14 and 15?

Mr. Siddon: Maybe your set has been miscopied. Mr. Chairman, I hereby move that Bill C-92 be amended at page 25 by deleting lines 14 and 15 and by substituting the following:

A local port corporation may,

and then carrying on at the fourth line of that proposed Section 12 . . .

establish at any time

Mr. Chairman, the purpose of this amendment—

• 1745

The Chairman: The wording I have here is exactly the same as it is in the text.

Mr. Siddon: I am sorry, Mr. Chairman. We would not have been quite that sloppy, but maybe one line has slipped. The purpose is to delete the second line of proposed Section 12, referring to the approval of the Governor In Council. The amended proposed section reads:

A local port corporation may, on the recommendation of the Corporation, establish at any time on the waters of the harbour and in relation to

The Chairman: You will have to rewrite that for us, Mr. Siddon.

Mr. Siddon: It is written properly. Perhaps the line numbering has slipped by one line, I do not know.

[Traduction]

choisir leurs propres président et vice-président. Il faut quand même être démocratique.

Le président: D'autres observations? Monsieur Cook.

M. Cook: J'appuie l'amendement, car il y est question de l'autonomie de nos ports. Si le président et le vice-président sont nommés non pas par le conseil local, mais par le gouverneur en conseil, le gouvernement fédéral conservera son emprise sur les ports, au lieu de leur accorder une certaine autonomie. J'appuie donc l'amendement, sans réserve.

L'amendement est rejeté.

Le président: Madame Mitchell, encore une fois.

Mme Mitchell: Où en sommes-nous?

Le président: A la page 23. Il s'agit de supprimer les lignes 11 à 25.

Mme Mitchell: Étant donné que cet amendement découle de celui que nous venons de rejeter, je le retire.

Le président: L'amendement de M. Siddon, aux lignes 24 et 25, à la page 25.

M. Siddon: Je propose, monsieur le président, qu'on revienne à la page 25. J'ai un amendement à proposer aux lignes 14 et 15.

Le président: Aux lignes 14 et 15?

M. Siddon: Il y a peut-être des erreurs dans votre exemplaire. Je propose, monsieur le président, qu'on modifie le Bill C-92 en supprimant les lignes 14 et 15, à la page 25, et en les remplaçant par ce qui suit:

Une société de port locale peut,

et on reprend à la troisième ligne de l'article 12 . . .

établir, à toute époque

Cet amendement vise, monsieur le président, à . . .

Le président: Le libellé que j'ai ici est identique à celui du projet de loi.

M. Siddon: Je m'excuse, monsieur le président. Nous aurions dû faire plus attention. Il se peut qu'on ait sauté une ligne. L'amendement vise à supprimer la deuxième ligne de l'article 12, où il est question de l'approbation du gouverneur en conseil. Voici le libellé qu'on propose:

Une société de port locale peut, sur recommandation de la Société, établir, à toute époque, une limite dans les eaux du port sous . . .

Le président: Il faut que vous le mettiez par écrit.

M. Siddon: Il l'est déjà. Il se peut que la numérotation soit mauvaise.

[Text]

The Chairman: What I have here says that Bill C-92 be amended at page 25 by deleting lines 14 and 15.

Mr. Siddon: Those are the first two lines of proposed section 12.

The Chairman: Okay, lines 14 and 15. So it would read "A local port corporation may, on the recommendation of the Corporation . . .".

Mr. Siddon: That is right.

The Chairman: Okay. That is all right. My mistake.

Mr. Siddon: Mr. Chairman, we are dealing here with the decisions made by the local port corporation and the extent to which they must be approved by Governor in Council. In the case of important policy questions, it is understood that Governor in Council authority would probably be necessary. In the case of routine technical questions, and this proposed section deals with the delineation of harbour head-line or extending that harbour head-line which might limit construction to within a certain distance from the shore, this proposed section allows for that harbour head-line to be extended. It seems to be an engineering and technical matter and the purpose of the amendment is to lend efficiency and to eliminate one additional level of authority, which in this case is not seen to necessitate a political decision by the Governor in Council.

In other words, if we are indeed trying to improve the efficiency of the National Harbours Board by creating a Canada Ports Corporation and local port corporations, then we have to assign them certain responsibilities which they can exercise on their own without having to go to the minister on such a minor matter as moving a head-line, as provided for in this bill. So the amendment is to improve the efficiency and to minimize the delays that have been cited as the reason some ports have experienced frustration and fallen behind their U.S. counterparts in terms of developing, expanding and changing quickly enough in order to benefit by growing trade. We submit that there is no obvious need for Governor in Council approval on the matter of redesignating a harbour head-line. It is a technical matter.

The Chairman: Mr. Cook.

Mr. Cook: It is another one of those instances and I do not understand why it is there. Perhaps we might first of all ask the administrator as to why that particular section is in there. Who would know better what the head-line should be than the local port corporation?

The Chairman: Mr. Sinclair.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, there is no doubt that Mr. Cook and Mr. Siddon are right that in a large part it is a technical matter and the origin or the initiative certainly has to come from the local port corporation or non-corporate port, as the case may be.

However, there are a couple of things that I would say. First of all, in the previous sections we have passed we have required the parent corporation, in dealing with a similar situation, to require Governor in Council approval. Also, even the moving

[Translation]

Le président: Dans ma version, on propose que le Bill C-92 soit modifié en supprimant les lignes 14 et 15 à la page 25.

M. Siddon: Il s'agit des deux premières lignes de l'article 12.

Le président: D'accord, les lignes 14 et 15. Voici la nouvelle version: «Une société de port locale peut, sur recommandation de la Société . . .».

M. Siddon: C'est exact.

Le président: D'accord. Ça va. Je me suis trompé.

M. Siddon: Il s'agit, monsieur le président, du fait que des décisions prises par une société de port locale doivent être approuvées par le gouverneur en conseil. Bien sûr, lorsqu'il s'agit de décisions ayant une importance politique, il serait sans doute nécessaire d'obtenir l'approbation du gouverneur en conseil. L'article prévoit l'établissement et la prolongation de la ligne de démarcation, au delà de laquelle aucune construction ne peut être prolongée de la rive. Il s'agit d'une approbation purement technique et l'amendement a pour but d'accroître l'efficacité en permettant à la société de port locale de prendre une décision sans obtenir l'approbation du gouverneur en conseil.

C'est-à-dire, si nous tenons vraiment à accroître l'efficacité du Conseil des ports nationaux en constituant la Société canadienne des ports et en créant des sociétés de port locales, nous devons permettre à celles-ci d'assumer leurs responsabilités et de modifier des lignes de démarcation sans l'autorisation du ministre. L'amendement vise donc à accroître l'efficacité et à supprimer les obstacles qui ont empêché certains de nos ports de se développer au même rythme que les ports américains et de profiter ainsi de la multiplication des échanges commerciaux. Nous soutenons qu'il n'est pas nécessaire que la modification d'une ligne de démarcation soit approuvée par le gouverneur en conseil. C'est une opération purement technique.

Le président: Monsieur Cook.

M. Cook: Je ne comprends pas pourquoi on a inclus cet article. On pourrait peut-être le demander à l'administrateur. C'est la société de port locale qui est le mieux placée pour fixer la ligne de démarcation.

Le président: Monsieur Sinclair.

M. Sinclair: M. Siddon et M. Cook ont raison de dire qu'il s'agit d'une opération technique et que c'est au port ou à la société de port locale d'en prendre l'initiative.

Mais il faudrait que j'apporte certaines précisions. Tout d'abord, des articles du projet de loi que nous avons déjà adoptés prévoient que la société mère, dans une situation semblable, doit obtenir l'autorisation du gouverneur en conseil.

[Texte]

of a head-line is sometimes a matter of significant local concern, and bringing it to the attention of ministers through the Governor in Council route does serve a useful purpose in identifying the issue and possibly dealing with concerns on it.

In the past the movement of headlines has been a sensitive matter which people have had some concerns about; particularly I can think of one in eastern Canada. I suggest that the approval of the Governor in Council was probably a worthwhile step in this case. It is a relatively rare occurrence, it does not happen all that often, but I think it is a useful step in the circumstances.

• 1750

The Chairman: Mrs. Mitchell.

Mrs. Mitchell: I would support this amendment, Mr. Chairman, again because it puts the decision-making authority where it should be at the local level, and I do not see why the point raised by Mr. Sinclair could not be covered by the information simply going to the minister and to Cabinet, so they would be informed, but the decision-making should be at the local level.

The Chairman: Mr. Flis.

Mr. Flis: I think the decision-making is at the local level, in other words a local port corporation would have to initiate this, so the decision-making would be initiated right there. Being of a technical nature, I think that is where the decision-making would lie.

Mrs. Mitchell: Initiation is different than decision-making, and it is decision-making that is important.

Mr. Flis: I think if it is not a contentious issue or the harbour head-line, I do not see where the approval of the Governor in Council would hold the process up at all.

The Chairman: Mr. Cook, did you wish to speak?

Mr. Cook: The only objection that Mr. Sinclair raised was the fact that there may be some local disagreement with the movement of the head-line. Surely to goodness the local port corporation and the people there would take due notice of any local dispute and would be operating in the best interests of the port and of the local community. If they have a dispute I do not want it arbitrated in Ottawa, I want it arbitrated right on the spot by the local people. Again, we have centralized control, centralized dictatorship, rather than allowing the local port corporation to have any power at all.

The Chairman: Mr. Siddon, then we will close debate on this.

Mr. Siddon: What if I ask a question?

The Chairman: Well, I have no way of knowing what you are going to do, so proceed.

[Traduction]

D'ailleurs, la décision de modifier une ligne de démarcation est parfois d'une grande importance pour la localité. Le fait de porter cette décision à l'attention du ministre, par le biais du gouverneur en conseil, permet de formuler la question et tenir compte des préoccupations à ce sujet.

Il y a eu des cas où le déplacement d'une ligne de démarcation a suscité des inquiétudes; je pense notamment à un cas qui est s'est produit dans l'est du pays. Dans ce cas, il a sûrement été utile d'avoir l'approbation du gouverneur en conseil. Cela ne se produit pas souvent, c'est plutôt rare, mais je crois que la disposition est utile.

Le président: Madame Mitchell.

Mme Mitchell: J'appuie l'amendement, monsieur le président, car il prévoit que les décisions soient prises par les autorités locales, comme il se doit. Pour répondre aux points soulevés par M. Sinclair, on pourrait, tout simplement, porter la décision à l'attention du ministre et du Cabinet. Ils seraient donc renseignés, mais la décision serait prise par les autorités locales.

Le président: Monsieur Flis.

M. Flis: Quant à moi, les décisions sont bel et bien prises par les autorités locales, car c'est elles qui doivent prendre l'initiative. Étant donné qu'il s'agit d'une opération purement technique, la décision serait prise par les autorités locales.

Mme Mitchell: Il y a une différence entre prendre l'initiative et prendre une décision. Et c'est la prise de décision qui importe.

M. Flis: Il s'agit d'une décision qui ne donne pas donc à un litige sur la ligne de démarcation, le fait de devoir demander l'approbation du gouverneur en conseil ne devrait pas retarder les choses.

Le président: Monsieur Cook, vous avez quelque chose à dire?

M. Cook: M. Sinclair a tout simplement dit que le déplacement de la ligne de démarcation pouvait susciter un litige local. Or, la société de port et les autorités locales tiendraient certainement compte des différends qu'il pourrait y avoir et agiraient dans l'intérêt du port et de la collectivité. S'il y a un litige, je ne veux pas qu'il soit réglé à Ottawa; il devrait être réglé sur les lieux, par les intéressés. Au lieu d'accorder des pouvoirs à la société de port locale, nous créons une dictature centralisée.

Le président: Monsieur Siddon, et on mettra fin aux débats.

M. Siddon: Puis-je poser une question?

Le président: Allez-y, je ne peux pas savoir ce que vous allez demander.

[Text]

Mr. Siddon: Mr. Chairman, Mr. Sinclair has stated that previously the board had to have Governor in Council approval—the National Harbours Board—and therefore his first explanation was that it was just sort of conveyed to this bill and that the corresponding approval of initiatives of the Canada Ports Corporation would also be deemed to require Governor in Council approval. But in this case we are introducing an additional layer of authority and decision-making and if, as we have been led to believe, this bill is to be superior to the National Harbours Board Act of 1936 in lending efficiency and expediting important technical decisions which are essential to the development of the port, then I cannot for the life of me see why the decision should be held up by the time it takes to get onto the Cabinet agenda. Mr. Sinclair would know very well that at certain times, like the present time with the state of our economy being what it is, it is probably very difficult to get a very minor matter like this before Governor in Council and discussed to the extent that a decision can be taken.

Surely, as other members have pointed out, if you have proper representation on the local advisory council, if you have municipal input by the affected adjacent municipalities, and if you trust your engineers and the board and the people you appoint to that board to give proper consideration to the views and needs of the community that that port is impacting upon, then surely you do not have to go 4,000 miles or 2,000 miles to Ottawa and wait until the Cabinet has time to consider such a minor matter.

It is typical, Mr. Chairman, I believe, of the kinds of unnecessary costs and overlays of jurisdiction that are at the heart of our deficit problem in this country. We have more people having to advise and to prepare briefing notes and cases for Cabinet and for ministers that we do not need in this country, and that costs the taxpayer too much. If we want ports to operate quickly, not only to bring business but to save the taxpayer money, to make important decisions, then we do not burden them with another millstone. What we are doing, if we have this additional requirement in this legislation, is we are replacing one superior level of authority with two, and that only slows the process down further.

I would argue again that this amendment is quite essential. It is really a housekeeping matter, but I really think, unless Mr. Sinclair can give some sufficient technical reason why a better decision could be made by the Governor in Council in Ottawa than the local board in consultation with the local advisory council, then I do not see any reason why the government would not support this.

• 1755

The Chairman: Your question?

Mr. Siddon: I did not say I was going to ask a question; I said I might ask a question. That is my conclusion.

The Chairman: That is your conclusion.

Mr. Siddon: Unless Mr. Sinclair—

[Translation]

M. Siddon: M. Sinclair a déclaré que le Conseil des ports nationaux a toujours dû obtenir l'autorisation du gouverneur en conseil et que le bill n'a fait que reprendre cette disposition. Les décisions prises par la Société canadienne des ports seront également soumises à l'approbation du gouverneur en conseil. Mais en adoptant ce bill, nous ne ferons qu'ajouter un palier de décision. Si, comme on voudrait nous faire croire, le projet de loi représente une amélioration par rapport à la Loi de 1936 sur le Conseil des ports nationaux en favorisant l'efficacité et en facilitant la prise de décisions techniques essentielles au développement des ports, je ne comprends vraiment pas pourquoi on retarderait la prise de décision, en exigeant l'autorisation du Cabinet. M. Sinclair sait très bien qu'à certaines époques—à l'heure actuelle par exemple, à cause de la conjoncture économique—il est difficile de convaincre le gouverneur en conseil d'étudier des questions peu importantes, comme celle-ci, et de prendre une décision.

Comme d'autres députés l'ont fait remarquer, si le conseil consultatif local est représentatif, et si les municipalités adjacentes sont consultées, si vous faites confiance aux ingénieurs et aux membres du conseil et si les personnes nommées au conseil tiennent compte des opinions et des besoins de la collectivité touchée par le port, il ne serait certainement pas nécessaire de faire 4,000 ou 2,000 milles pour se rendre à Ottawa et attendre jusqu'à ce que le Cabinet ait le temps d'étudier la question.

Voilà un exemple, monsieur le président, de chevauchement et des dépenses inutiles qui expliquent notre déficit. Il y a déjà trop de gens qui travaillent à la préparation de mémoires au Cabinet, trop de ministres dont nous n'avons nullement besoin, et tout cela coûte cher aux contribuables. Si nous voulons que nos ports soient efficaces, non seulement pour attirer des clients, mais pour nous épargner de l'argent, si nous voulons qu'ils prennent des décisions importantes, il ne faut pas leur imposer encore un fardeau. En adoptant cette disposition, il y aura deux paliers au lieu d'un, ce qui va tout ralentir davantage.

Cet amendement est donc essentiel. C'est une question purement technique, mais à moins que M. Sinclair ne puisse nous expliquer pourquoi le gouverneur en conseil serait mieux placé pour prendre une décision que le conseil local en collaboration avec le conseil consultatif local, je ne vois pas pourquoi le gouvernement n'appuierait pas l'amendement.

Le président: Vous aviez une question?

M. Siddon: Je n'ai pas dit que j'avais une question; j'ai dit que j'en aurais peut-être une. Voilà ma conclusion.

Le président: Voilà votre conclusion.

M. Siddon: A moins que M. Sinclair . . .

[Texte]

The Chairman: Mr. Sinclair has indicated he would wish to comment on it.

Mr. Siddon: Then I can have a concluding statement.

The Chairman: After Mr. McRae.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, just a very quick statement. The one instance I referred to of changing the head-line had the effect of changing the harbour limits, which, in fact, changes the area where harbour dues are required, and harbour dues are a tax requiring Governor in Council approval. That particular instance resulted in all kinds of representations to the minister, and ministers had to deal with it, anyway. So, I think there is a logical reason for the step.

The Chairman: Mr. McRae.

Mr. McRae: I would like to take a counter line just in terms of this amendment.

I think one of the things that is being lost in this argument back and forth is that in a nation like Canada there are certain national ports that are vital to the national well-being of the country. I do not think the people in Vancouver can say, look, this is our port; it is our business and it is nobody else's business—any more than Thunder Bay, which is the No. 1 grain port in the world, is really something that people in Thunder Bay can say it is their port and the hell with the rest of the country. Halifax and Montreal and a few other ports are basically essential to the nation, and therefore there has to be a national way of doing things.

It seems to me that we have had a fairly tight regime in the past but we are loosening it up with this bill. But it seems to me that in all of this argument there is a strong national argument: Vancouver is absolutely vital to the economy of this nation; Thunder Bay, as a grain port, is absolutely vital to the economy of this nation. I am not prepared, as someone from Thunder Bay, to say that we in Thunder Bay should control the whole damned thing. I think this is a national thing; and, mind you, we are a harbour commission and that is a little different.

Some hon. Members: Oh, oh!

Mr. McRae: All right, but I did not choose it that way. The point of the matter is that I support the national will in saying that this is a vital thing to this country. Therefore, I support the general tenor that is going on on this side of saying, look, we cannot decentralize this thing to the point where we do not have national control.

The Chairman: Thank you.

Mr. Cook, then Mr. Siddon.

Mr. Cook: Just very briefly, Mr. McRae. I am sure you are aware that most European ports are now controlled by the local communities and have gone ahead. I am sure you are aware that in 1950 Japan broke down its centralized control of ports, gave them their freedom to operate in the best interests of Japan. I am sure you are aware that all of the ports in the

[Traduction]

Le président: M. Sinclair a demandé la parole.

M. Siddon: Après quoi j'aurais des observations à faire en guise de conclusion.

Le président: Après M. McRae.

M. Sinclair: Une brève remarque, monsieur le président. Dans le cas que j'ai cité, le fait de modifier la ligne de démarcation modifiait aussi la délimitation de la zone du port, ce qui modifie à son tour la zone dans laquelle les droits de port sont perçus. Et les droits de port doivent être approuvés par le gouverneur en conseil. Voilà qui a donné lieu à toutes sortes de mémoires adressés au ministre et celui-ci a dû s'en occuper. Il est donc logique d'inclure cette étape.

Le président: Monsieur McRae.

M. McRae: Je voudrais présenter des arguments contre l'amendement.

On a tendance à oublier que, dans un pays comme le Canada, certains ports nationaux sont essentiels au bien-être du pays. Les gens de Vancouver ne peuvent pas prétendre que le port leur appartient et que c'est leur affaire, pas plus que les gens de Thunder Bay ne peuvent prétendre que le port, qui est le premier port au monde pour la manutention des céréales, leur appartient exclusivement et au diable le reste du pays. Les ports de Halifax et de Montréal, et quelques autres ports, appartiennent au pays entier. Il faut donc une politique nationale.

Jusqu'ici, nous avons eu un régime plutôt restrictif, mais le projet de loi prévoit un peu plus de souplesse. Mais il faut mettre cela dans un contexte national: le port de Vancouver est absolument essentiel à l'économie du pays, tout comme le port de Thunder Bay. Je viens de Thunder Bay, mais je ne prétends pas que la ville de Thunder Bay doive exercer un contrôle absolu. C'est une question d'importance nationale. A vrai dire, nous avons une commission portuaire; c'est donc un peu différent.

Des voix: Oh, oh!

M. McRae: D'accord, mais ce n'est pas moi qui en ai décidé ainsi. L'important, c'est que je préconise une politique nationale, car les ports sont essentiels à la survie du pays. On ne peut pas décentraliser à tel point que le fédéral n'exerce plus de contrôle.

Le président: Merci.

Monsieur Cook, suivi de M. Siddon.

M. Cook: Brièvement, pour M. McRae. Vous savez sans doute que la plupart des ports européens relèvent des autorités locales et fonctionnent très bien. Vous savez sans doute qu'en 1950, le Japon a décentralisé le contrôle des ports et leur a donné la liberté d'agir dans les meilleurs intérêts du Japon. Vous savez aussi, sans doute, que tous les ports aux États-Unis

[Text]

United States are individually controlled and, as a result, look after themselves and proceed as rapidly as possible.

What has been the problem in Canada is this centralized control, the Ottawa bureaucracy who cannot react 4,000 miles away to the best needs of the Port of Vancouver, and the best needs of the Port of Vancouver are the best needs of this country. That is why we fight you on the issue of centralized control as opposed to local autonomy.

The local ports in each region of this country obviously are going to be working to their best ability in the best interests of this country, and they, sure as shooting, do not need a bunch of bureaucrats in Ottawa telling them how to do it.

The Chairman: Mr. Siddon, please.

Mr. Siddon: I will complete this time, Mr. Chairman—

The Chairman: And this is the conclusion of the debate.

Mr. Siddon: In my conclusion to Mr. McRae, I would say first of all that he is very fortunate in that Thunder Bay has harbour commission status. I am sorry he has not been here for the last day or two, for all the sessions, but if he were, he would understand that we accept and concede that in the national interest there are certain overriding authorities that must be accepted, and even the central banking concept we have no difficulty with—I do not. But he should also realize that the bill does provide for a local port corporation to obtain harbour commission status, but, in the reverse sense, the Governor in Council can expropriate the property of a local port commission and revert it to a local port corporation and take away all those good things they presently enjoy at Thunder Bay. So, he should perhaps study certain details of this bill a little more thoroughly. The particular amendment I offer has nothing to do with the larger general issue he raises where he is perhaps suggesting that we are attempting to totally destructure or decentralize the port system, although Mr. Cook points out that in other parts of the world that works very efficiently.

• 1800

The purpose of the amendment is to lend efficiency and to eliminate a level of decision-making authority which, in the case of a technical matter like a harbour head-line, nine times out of ten does not have to be referred to Ottawa and to the Cabinet, and when it is it is probably delayed by another six months, because I know how long the delays are in getting important matters before Treasury Board or through Cabinet, and he knows very well how long that takes as well.

Mr. Sinclair says in that particular, contentious issue, that if it did arise, the minister had to deal with it anyway. In fact, the minister would have to deal with it whether or not it was written into the bill that he had to deal with every such case. But the point is that nine times out of ten involving the moving of harbour head-lines, there is probably no need to await six months or a year to have the Cabinet decide on the matter and

[Translation]

sont autonomes, qu'ils s'occupent de leurs propres affaires et qu'ils font énormément de progrès.

Le problème de la centralisation au Canada, c'est que les fonctionnaires fédéraux ne peuvent pas répondre aux besoins du port de Vancouver, qui est à 4,000 milles d'Ottawa. Et, en fin de compte, les besoins du port de Vancouver correspondent aux besoins du Canada. C'est pourquoi nous sommes contre le contrôle centralisé et pour l'autonomie des ports locaux.

Les ports locaux dans chaque région agissent dans l'intérêt de leur pays. Ils n'ont certainement pas besoin de fonctionnaires fédéraux pour leur dire quoi faire.

Le président: Monsieur Siddon, s'il vous plaît.

M. Siddon: Cette fois-ci, monsieur le président, je termine-
rai mon intervention.

Le président: Et on termine le débat.

M. Siddon: M. McRae a bien de la chance que le port de Thunder Bay ait le statut de commission portuaire. S'il avait suivi le débat des deux derniers jours, et s'il avait assisté à toutes les séances, il aurait compris et convenu qu'il faut parfois, dans l'intérêt national, se soumettre à l'autorité centrale. Je ne m'oppose pas, par exemple, à ce qu'on ait une banque nationale. Je lui signale, cependant, que le bill permet à une société de port locale d'obtenir le statut de commission portuaire. Par contre, le gouverneur en conseil peut exproprier la propriété de la commission de port locale, révoquer son statut pour qu'il redevienne une société de port locale et retirer les avantages dont jouit le port de Thunder Bay. Il aura peut-être intérêt à lire le bill un peu plus attentivement. Notre amendement n'a rien à voir avec la question beaucoup plus générale qu'il a soulevée. Il prétend que nous tentons de déstructurer ou de décentraliser les ports, alors que M. Cook a signalé, que, dans d'autres pays, la décentralisation marche très bien.

L'amendement vise à favoriser l'efficacité et à supprimer la nécessité d'obtenir l'autorisation du gouverneur en conseil. Neuf fois sur 10, lorsqu'il s'agit d'une opération purement technique comme l'établissement ou la modification d'une ligne de démarcation, il ne devrait pas être nécessaire de soumettre la décision au Cabinet. Lorsque c'est vraiment nécessaire, le processus peut prendre jusqu'à 6 mois, car je sais qu'il faut énormément de temps pour que les questions, même importantes, passent par le conseil du Trésor et par le Cabinet. Il le sait aussi.

M. Sinclair prétend que les questions litigieuses seront portées à l'attention du ministre et qu'il devrait s'en occuper dans tous les cas. En fait, il faudrait qu'il s'en occupe, que ce soit dans le bill ou non. Neuf fois sur 10, lorsqu'il s'agit de modifier des lignes de démarcation, il n'y a pas lieu d'attendre 6 mois ou un an pour obtenir la décision du Cabinet. Cela peut même retarder l'octroi de contrats et empêcher l'expansion du

[Texte]

it may well indeed hold up the letting of a contract to put some pilings in, to expand the port. It may well indeed hold up that process to the detriment of the port and the revenue that port could be earning. So, I wish Mr. McRae would consider seriously the specific nature of this amendment which is merely designed to eliminate a third level of decision-making which is unnecessary.

Amendment negatived.

The Chairman: I think this would be a good place to adjourn for the dinner hour.

The committee is adjourned until 8.00 p.m.

[Traduction]

port. Il se peut fort bien que celui-ci perde de l'argent. J'encourage M. McRae à réfléchir sérieusement au sens de l'amendement, qui vise à supprimer la troisième étape du processus de la prise des décisions, qui est superflue.

L'amendement est rejeté.

Le président: Il conviendrait, je crois, de lever la séance pour l'heure du dîner.

La séance est levée jusqu'à 20h00.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Printing Office,
Supply and Services Canada,
45 Sacré-Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Imprimerie du gouvernement canadien,
Approvisionnement et Services Canada,
45, boulevard Sacré-Coeur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

WITNESSES—TÉMOINS

At 9:30 a.m. and 11:00 a.m.:

From the Department of Transport:

Mr. Gordon M. Sinclair, Administrator, Canadian Marine
Transportation Administration.

At 3:30 p.m.:

From the Department of Transport:

Mr. Gordon M. Sinclair, Administrator, Canadian Marine
Transportation Administration;

Mr. Denis Lefebvre, General Counsel.

A 9h30 et 11 heures du matin:

Du ministère des Transports:

M. Gordon M. Sinclair, administrateur, Administration
canadienne du transport maritime.

A 3h30 de l'après-midi:

Du ministère des Transports:

M. Gordon M. Sinclair, administrateur, Administration
canadienne du transport maritime;

M. Denis Lefebvre, avocat général.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 77

Thursday, July 8, 1982

Chairman: Mr. Maurice A. Dionne

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 77

Le jeudi 8 juillet 1982

Président: M. Maurice A. Dionne

Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on

Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des

Transport

Transports

RESPECTING:

Bill C-92, An Act to amend the National Harbours Board Act, the Government Harbours and Piers Act, the Harbour Commissions Act, the Canada Shipping Act and the Fishing and Recreational Harbours Act

CONCERNANT:

Bill C-92, Loi modifiant la Loi sur le Conseil des ports nationaux, la Loi sur les ports et jetées de l'État, la Loi sur les Commissions de port, la Loi sur la marine marchande et la Loi sur les ports de pêche et plaisance

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



First Session of the
Thirty-second Parliament, 1980-81-82

Première session de la
trente-deuxième législature, 1980-1981-1982

STANDING COMMITTEE ON
TRANSPORT

Chairman: Mr. Maurice A. Dionne

Vice-Chairman: Mr. Pierre Deniger

Bockstael	Flis
Campbell (<i>LaSalle</i>)	Forrestall
Cook	Fraser
Corbin	Fulton
Dion (<i>Portneuf</i>)	MacBain

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: M. Maurice A. Dionne

Vice-président: M. Pierre Deniger

Messrs. — Messieurs

Mazankowski	Mitchell (M ^{me})
McCain	Olivier
McDermid	Siddon
McRae	Turner—(20)

(Quorum 11)

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 65(4)(b)

On Thursday, July 8, 1982:

Mr. Olivier replaced Mr. Demers;

Mr. Dion (*Portneuf*) replaced Mr. Kelly.

Conformément à l'article 65(4)b) du Règlement

Le jeudi 8 juillet 1982:

M. Olivier remplace M. Demers;

M. Dion (*Portneuf*) remplace M. Kelly.

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, JULY 8, 1982
(120)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 8:09 o'clock p.m., this day, the Chairman, Mr. Dionne (*Northumberland—Miramichi*) presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Bockstael, Campbell (*LaSalle*), Cook, Corbin, Deniger, Dion (*Portneuf*), Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Flis, Forrestall, MacBain, Mazankowski, McCain, McRae, Olivier, Siddon and Turner.

Witnesses: From the Department of Transport: Mr. Gordon M. Sinclair, Administrator, Canadian Marine Transportation Administration and Mr. Denis Lefebvre, General Counsel.

The Committee resumed consideration of Bill C-92, An Act to amend the National Harbours Board Act, the Government Harbours and Piers Act, the Harbour Commissions Act, the Canada Shipping Act and the Fishing and Recreational Harbours Act.

On Clause 15

Mr Siddon moved,—That Clause 15 be amended by deleting lines 24 and 25, on page 25, and substituting the following therefor:

“On the recommenda-”

After debate thereon, the question being put on the amendment, it was, by a show of hands, negatived: Yeas: 5; Nays: 6.

Mr. Cook moved,—That Clause 15 be amended by deleting lines 12 to 14, on page 27, and adding immediately after line 11 the following:

“after consultation with the Corporation, make by-laws, not inconsistent-”

And after debate thereon, the questions being put on the amendment, it was, by a show of hands, negatived: Yeas: 5, Nays: 6.

Mrs. Mitchell moved,—That Clause 15 be amended by deleting lines 12 to 14, on page 27, up to and including “of the corporation”.

The Chairman ruled the proposed amendment out of order on the grounds that it would be inconsistent with the provisions of Clause 13 of the Bill, which was adopted by the Committee.

On motion of Mr. Flis, it was agreed,—That the English version of Clause 15 be amended by striking out line 12, on page 28, and substituting the following therefor:

“(f) the regulation of the transportation, handling or stor-”

On motion of Mr. Flis, it was agreed,—That Clause 15 be amended by striking out lines 33, on page 36, and substituting the following therefor:

“24. Notwithstanding section 22 of this Act, every pecuniary penalty recovered”

PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 8 JUILLET 1982
(120)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports s'est réuni aujourd'hui à 20h09 sous la présidence de M. Dionne (*Northumberland—Miramichi*) (président).

Membres du Comité présents: MM. Bockstael, Campbell (*LaSalle*), Cook, Corbin, Deniger, Dion (*Portneuf*), Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Flis, Forrestall, MacBain, Mazankowski, McCain, McRae, Olivier, Siddon et Turner.

Témoins: Du ministère des Transports: M. Gordon M. Sinclair, administrateur, Administration canadienne du transport maritime et M. Denis Lefebvre, avocat général.

Le Comité reprend l'étude du bill C-92, Loi modifiant la loi sur le Conseil des ports nationaux, la Loi sur les ports et jetées de l'État, la Loi sur les Commissions de ports, la Loi sur la marine marchande et la Loi sur les ports de pêche et de plaisance.

Quant à l'Article 15

M. Siddon propose,—Que l'article 15 soit modifié en remplaçant les lignes 23 et 24, page 25, par ce qui suit:

«avec l'autorisation préalable du Gouverneur en»

Après débat, l'amendement, mis aux voix, est rejeté par un vote à main levée par 6 voix contre 5.

M. Cook propose,—Que l'article 15 soit modifié en supprimant les lignes 11 à 13, page 27, et en ajoutant immédiatement après la ligne 11, ce qui suit:

«après consultation avec la Société, établir des règlements, non-incompatibles»

Après débat, l'amendement, mis aux voix, est rejeté par un vote à main levée par 6 voix contre 5.

M^{me} Mitchell propose,—Que l'article 15 soit modifié en supprimant les lignes 11 à 13, page 27 jusqu'à et y compris “de la Société”.

Le président déclare l'amendement proposé irrecevable en se basant sur le fait qu'il serait incompatible avec les dispositions de l'article 13 du bill qui a été adopté par le Comité.

Sur motion de M. Flis, il est convenu,—Que l'article 15 soit modifié par substitution, à la ligne 12 de la version anglaise, page 28, de ce qui suit:

“(f) the regulation of the transportation handling or stor-»

Sur motion de M. Flis, il est convenu,—Que l'article 15 soit modifié par substitution, à la place de la ligne 33, page 36, de ce qui suit:

«24. Nonobstant l'article 22 de la présente Loi, toute peine pécuniaire recouvrée à»

Mr. Cook moved,—That Clause 15 be amended by deleting lines 8 and 9, on page 37, and substituting the following therefor:

“(2) A local port corporation may, after consultation with the Minister of Finance,”

After debate thereon, the question being put on the amendment, it was, by a show of hands, negatived: Yeas: 4; Nays: 7.

Mr. Flis moved,—That Clause 15 be amended by striking out line 39, on page 37, and substituting the following therefor:

“borrow money from the Corporation for a period specified by the Corporation.”

After debate thereon, the question being put on the amendment, it was, by a show of hands, agreed to: Yeas: 7; Nays: 5.

Mr. Flis moved,—That Clause 15 be amended by striking out lines 1 to 6, on page 38, and substituting the following therefor:

“31.(1) The accounts and financial transactions of a local port corporation shall be examined annually by an auditor to be appointed by the Governor in Council, on the recommendation of the Minister after consultation with the Board and the local board of the corporation, and the auditor so appointed shall be paid by the corporation.

(2) The Auditor General is eligible to be appointed auditor or joint auditor of the accounts and financial transactions of a local port corporation.”

(3) The auditor is entitled to have access at all convenient times to all books, accounts, records and documents of a local port corporation and is entitled to require from the directors and officers of the corporation such information and explanations as he deems necessary.

(4) A local port corporation shall prepare or cause to be prepared in respect of each year financial statements of the corporation in accordance with the practices recommended by the Canadian Institute of Chartered Accountants.

(5) The auditor appointed under subsection (1) shall audit annually the financial statements referred to in subsection (4) and, in connection therewith, after due examination of the accounts and financial transactions of the local port corporation, shall report to its local board whether, in his opinion,

(a) the corporation has kept proper books of account; and

(b) the financial statements of the corporation are in agreement with the books of account and were prepared on a basis consistent with that of the preceding year and present fairly the financial position of the corporation and the results of its operations,

and the auditor shall call attention to any other matters falling within the scope of his examination that in his opinion should be brought to the attention of the corporation.

M. Cook propose,—Que l'article 15 soit modifié en remplaçant les lignes 7 et 8, page 37, par ce qui suit:

«(2) Une société de port locale peut, après consultation avec le ministre des Finances,»

Après débat, l'amendement, mis aux voix, est rejeté par un vote à main levée par 7 voix contre 4.

Sur motion de M. Flis, il est convenu,—Que l'article 15 soit modifié par substitution à la ligne 39, page 37, de ce qui suit:

«tracter des emprunts auprès de la société pour la période fixée par cette dernière.»

Après débat, l'amendement, mis aux voix, est adopté par un vote à main levée par 7 voix contre 5.

M. Flis propose,—Que l'article 15 soit modifié par substitution, aux lignes 5 à 10, page 38, de ce qui suit:

«31.(1) Les comptes et opérations financières de la société de port locale doivent être examinés chaque année par un Vérificateur nommé par le gouverneur en conseil, sur recommandation du Ministre, après consultation du conseil et du conseil local. Le vérificateur ainsi nommé reçoit les honoraires que lui verse la société de port locale.

(2) Le vérificateur général peut être nommé vérificateur ou covérificateur des comptes et opérations financières de la société de port locale.

(3) Le vérificateur peut, à tout moment raisonnable, consulter les livres, comptes, dossiers et documents de la société de port locale et réclamer de ses administrateurs et employés les renseignements et les explications qu'il juge nécessaires.

(4) Une société de port locale doit établir ou faire établir, pour chaque année, conformément aux recommandations de l'Institut canadien des comptables agréés, ses états financiers.

(5) Le vérificateur nommé conformément au paragraphe (1) doit, chaque année, vérifier les états financiers visés au paragraphe (4) et, relativement à ces états, après examen des comptes et des opérations financières de la société de port locale, il doit présenter au conseil local un rapport dans lequel il précise si, à son avis,

(a) la société de port locale a tenu les livres de comptabilité appropriés; et

(b) les états financiers de la société de port locale sont conformes aux livres de comptabilité, ont été établis selon une méthode compatible avec celle de l'année précédente et reflètent fidèlement la situation financière de la société de port locale et les résultats de ses opérations.

Dans le cadre de son examen, il doit signaler toute autre situation qui, à son avis, doit être portée à l'attention de la société de port locale.

(6) A local port corporation shall, as soon as possible, but in any case within three months after the termination of each year, submit to the Corporation an annual report in such form as the Corporation may prescribe, including the auditor's report under subsection (5)."

Mr. Cook moved an amendment to the amendment,—That the new Clause 31.(1) be amended by deleting the words after "appointed by":

"the Governor in Council, on the recommendation of the Minister after consultation with the Board and"

After debate thereon, the question being put on the amendment to the amendment, it was, by a show of hands, agreed to: Yeas: 9; Nays: 5.

The question being put on the amendment, as amended, it was agreed to.

And the question being put on Clause 15, as amended, it was carried.

Clauses 16, 17, 18 and 19 carried.

During the course of the meeting, the witnesses answered questions.

At 9:42 o'clock p.m., the Committee adjourned until 9:30 o'clock a.m., Tuesday, July 13, 1982.

(6) Aussitôt que possible, mais dans un délai de trois mois après l'expiration de l'année, une société de port locale doit soumettre un rapport annuel à la société en la forme que cette dernière peut prescrire, de même que le rapport du vérificateur visé au paragraphe (5).»

M. Cook propose un sous-amendement,—Que le nouvel article 31.(1) soit modifié en supprimant les mots après «nommé par»:

«le gouverneur en conseil, sur recommandation du ministre, après consultation du conseil et»

Après débat, le sous-amendement, mis aux voix, est adopté par un vote à main levée par 9 voix contre 5.

L'amendement modifié, mis aux voix, est adopté.

L'article 15 modifié, mis aux voix, a été adopté.

Les articles 16, 17, 18 et 19 sont adoptés.

Au cours de la séance, les témoins répondent aux questions.

A 21h42, le Comité suspend ses travaux jusqu'au mardi 13 juillet 1982, à 9h30.

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

[Text]

Thursday, July 8, 1982

• 2008

The Chairman: Order, please. We are on Clause 15, resuming consideration of Bill C-92. Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, on a point of order. Before we resume clause by clause, Mr. McCain, who is trying to sit with us but is also a member of the Agriculture committee, which has an equally difficult problem in front of them, has asked if I would simply read something into the record and then at a later stage, when the minister is in front of us, I am sure Mr. McCain would want to pursue it. It is a matter of which I am sure all New Brunswick members are fully aware. It is a Telex from Mayor Bob Lockhart, City of Saint John, New Brunswick, to the minister at 3:55 p.m. this afternoon. The Telex reads as follows:

Strongly suggest the remaining \$22 million loan by Province of New Brunswick to construct Rodney terminal in Saint John be forgiven and thus allow Port of Saint John to operate the same as other ports under National Harbours Board jurisdiction, prior to a new ports policy becoming law.

• 2010

I will not make any comment on it, leaving it rather for the New Brunswick members, other than to say that the matter has been dealt with on a number of occasions. But, I think, it does merit some further consideration. That consideration should properly come, I suppose, when the minister is here.

The Chairman: Mr. Siddon.

Mr. Siddon: I have a question, Mr. Chairman, of Mr. Sinclair or anyone else who could advise me here. I have a copy of the Telex here in front of me as well, and I wonder if this is a singular exception or if there are other provincial governments which, having extended loans for the development of port facilities to the National Harbours Board, might be affected by the passage of this legislation.

The Chairman: Mr. Sinclair.

Mr. G. Sinclair (Administrator, Canadian Marine Transportation Administration, Department of Transport): Mr. Chairman, there are no other provincial loans to the National Harbours Board.

Mr. Siddon: Mr. Chairman, I would support the representation made by Mr. Forrestall that, if in this exceptional circumstance the Province of New Brunswick was granted a \$22 million loan to assist with the construction of Rodney Terminal in Saint John, that loan should be forgiven. I make that submission in the strongest possible terms.

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

[Translation]

Le jeudi 8 juillet 1982

Le président: Je déclare la séance ouverte. Nous allons reprendre l'étude du bill C-92, à l'article 15. Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: J'invoque le Règlement, monsieur le président. Avant de reprendre l'étude article par article, M. McCain, qui voudrait assister à cette séance mais qui siège également au Comité de l'agriculture, où l'on s'apprête à étudier une question tout aussi difficile, m'a demandé si je voulais faire consigner quelque chose au procès-verbal afin que M. McCain puisse reprendre le sujet par la suite, en présence du ministre. C'est une question dont les députés du Nouveau-Brunswick sont au courant. Il s'agit d'un télex expédié à 15h55 aujourd'hui par M. Bob Lockhart, maire de la ville de Saint Jean du Nouveau-Brunswick, et adressé au ministre. Voici le texte de ce télex:

Demande instamment la renonciation au solde de 22 millions de dollars de la créance accordé à la province du Nouveau-Brunswick pour la construction du terminal Rodney à Saint-Jean afin de permettre au port de Saint-Jean de l'exploiter sous le régime de la Loi sur le Conseil des ports nationaux avant l'entrée en vigueur de la nouvelle loi sur les ports.

Je laisserai aux députés du Nouveau-Brunswick le soin de faire des commentaires là-dessus, et me contenterai de dire que cette question a été étudiée à plusieurs reprises mais mérite qu'on la réexamine, en présence du ministre.

Le président: Monsieur Siddon.

M. Siddon: Je voudrais poser une question à M. Sinclair, monsieur le président, ou à toute autre personne qui pourrait m'éclairer. J'ai également sous les yeux un exemplaire de ce télex, et je me demande s'il s'agit là d'une exception ou s'il y a d'autres gouvernements provinciaux qui pourraient être affectés par l'adoption de ce projet de loi pour avoir consenti des prêts au Conseil des ports nationaux pour la construction d'installations portuaires.

Le président: Monsieur Sinclair.

M. G. Sinclair (administrateur, Administration canadienne du transport maritime, ministère des Transports): Monsieur le président, il n'y a pas d'autres cas de prêt provincial au Conseil des ports nationaux.

M. Siddon: Monsieur le président, je voudrais appuyer la requête présentée par M. Forrestall en demandant que si un prêt de 22 millions de dollars a été consenti, dans ces circonstances exceptionnelles, à la province du Nouveau-Brunswick pour l'aider à construire le terminal Rodney à Saint-Jean, l'on renonce à cette créance, et c'est avec la plus grande instance que je présente cette requête.

[Texte]

The Vice-Chairman: Mr. Dionne.

Mr. Dionne (Northumberland—Miramichi): Mr. Chairman, I would like to put a question to Mr. Sinclair to ask him if a certain Mr. McKelvey from Saint John is a member of that port commission.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, Mr. Neil McKelvey is a member of the Saint John Port Development Commission but is not a member of the Saint John Port Authority. The Port Development Commission is a body formed by the city and the province and local industry to assist in the development of the port. It is not a port authority.

Mr. Dionne (Northumberland—Miramichi): Do you know, Mr. Sinclair, if the representations being made to the Government of Canada, which would in effect preclude the development of the port of Miramichi as recommended in the 1977 channel study—that the port of Miramichi should become the general cargo handling facility for northeastern New Brunswick—is being made by the same Mr. McKelvey? Is he the same man who is making representations against the development of that port?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, the only representations I am aware of from Mr. McKelvey, the only ones he has made to me, have to do with his concern with respect to what he described as unfair competition to the port of Saint John by other ports which might be taking traffic that he believes might otherwise come through the port of Saint John.

Mr. Dionne (Northumberland—Miramichi): Regardless of the cost to the shippers.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, he has not made that point to me at all.

Mr. Dionne (Northumberland—Miramichi): Thank you, Mr. Sinclair.

The Vice-Chairman: We will continue with the proceedings.

On Clause 15.

The Chairman: Now, we are on Clause 15, and I believe the next amendment to be proposed is one by Mr. Siddon on Clause 15 at page 25.

Mr. Siddon: Mr. Chairman, this amendment is rather similar to the amendment I moved just before the dinner hour, an amendment to Bill C-92 at page 25 by deleting lines 24 and 25 and by making a substitution which would be inserted in place of the first two lines of proposed Section 13.(2). Therefore, proposed Section 13 would read as follows:

On the recommendation of the Corporation, a local port corporation may acquire, hold, possess, sell, dispose of or lease real and personal, movable and immovable property and may either by itself or in cooperation with others construct, maintain and operate roads, railways, vessels, plant and equipment and generally do such things and exercise such powers as it deems necessary for efficient administration, management and control of the harbour, works and other property under its jurisdiction.

[Traduction]

Le vice-président: Monsieur Dionne.

M. Dionne (Northumberland—Miramichi): Monsieur le président, je voudrais demander à M. Sinclair si un certain M. McKelvey de Saint-Jean est membre de cette commission de portuaire.

M. Sinclair: Monsieur le président, M. Neil McKelvey est membre de la Commission de développement du port de Saint-Jean, mais n'est pas membre de la *Saint John Port Authority*. La *Port Development Commission* (Commission de développement du port) est un organisme créé par la ville, la province et l'industrie locale pour promouvoir l'expansion du port, mais ne constitue pas une autorité portuaire.

M. Dionne (Northumberland—Miramichi): Savez-vous, monsieur Sinclair, si la requête présentée au gouvernement du Canada, qui reviendrait à empêcher le développement du port de Miramichi, développement recommandé dans l'étude de 1977 sur le chenal qui vise à faire de Miramichi le port de marchandises pour le nord-est du Nouveau-Brunswick, savez-vous si cette requête a été faite par ce même M. McKelvey. Est-ce lui qui s'est opposé au développement de ce port?

M. Sinclair: Monsieur le président, la seule requête qui m'ait été présentée par M. McKelvey, porte sur ce qu'il appelle la concurrence déloyale envers le port de Saint-Jean de la part d'autres ports qui détourneraient des cargaisons qui iraient autrement au port de Saint-Jean.

M. Dionne (Northumberland—Miramichi): Sans tenir compte de ce qu'il en coûte aux chargeurs.

M. Sinclair: Il ne m'a pas du tout parlé de cela, monsieur le président.

M. Dionne (Northumberland—Miramichi): Je vous remercie, monsieur Sinclair.

Le vice-président: Revenons maintenant à l'ordre du jour.

A l'article 15.

Le président: A présent que nous en sommes à l'article 15, le prochain amendement porte sur cet article, page 25, et a été présenté par M. Siddon.

M. Siddon: Monsieur le président, c'est un amendement assez semblable à celui que j'ai proposé juste avant le dîner, un amendement au Bill C-92, page 25, visant à supprimer les lignes 24 et 25 et à les remplacer par une phrase qui viendrait à la place des deux premières lignes du projet de paragraphe 13.(2). Le projet d'article 13 serait alors libellé comme suit:

Sur recommandation de la société, une société de port locale peut acquérir, détenir, posséder, vendre, aliéner ou louer des biens réels et personnels, mobiliers et immobiliers; et elle peut, soit par elle-même, soit en collaboration avec d'autres, construire, entretenir et exploiter des routes, voies ferrées, navires, outillage et matériel; et, d'une manière générale, accomplir les choses et exercer des pouvoirs qu'elle juge nécessaires à l'administration, à la gestion et à la régie efficace du port ainsi que des ouvrages et des biens sous sa juridiction.

[Text]

I read that out completely, Mr. Chairman, with your indulgence, because it illustrates the type of day-to-day management decisions which would be burdened by the overriding obligation to obtain approval from the Governor in Council, if the bill were accepted as written.

• 2015

In the case of the amendment which I tried to put to the previous Clause 12, we were dealing with the question of whether the Governor in Council should have to authorize the moving of a harbour headline. The department made some arguments which, in their minds, justify the recourse to the minister and to Governor in Council, even though we disagree with that interpretation.

In Clause 13, Mr. Chairman, we are dealing with routine operating decisions of the local port authority, involving technical matters, and the breadth of the items enumerated under Clause 13 is so wide that virtually every major operating decision associated with the port management would have to be authorized by the Governor in Council on the recommendation of the corporation. The purpose of the amendment is to delete the requirement that Governor in Council grant that approval.

Again, just to summarize, this is designed to lend to the efficiency of operation of the local port corporation without having to resort to that third level of bureaucracy and the additional delays of gaining Cabinet approval for every minor and routine decision concerning the operation of the port.

The Chairman: Thank you, Mr. Siddon. Is there any further discussion?

Mr. Cook.

Mr. Cook: I would like to hear Mr. Sinclair's view on this. This gentleman has made so many statements about how much autonomy the ports are going to have with this new bill, and then we come to one clause after another where they do not have any autonomy at all. Mr. Sinclair, what is the reason for this one?

The Chairman: Mr. Sinclair.

Mr. Sinclair: This is a general power, a general provision in the legislation, which would be supported by the by-laws of the corporation. The by-laws, once approved by the Governor in Council, would provide the requisite authority for the local port corporations to conduct their business in the handling of real estate.

The Chairman: Mr. Cook.

Mr. Cook: So you are saying to me then, Mr. Sinclair, it is in there only to allow the Governor in Council to check the original by-laws, and then they are going to give them the powers to do all these things?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, that is essentially correct. You see in later parts of this particular clause the authority to enter

[Translation]

Monsieur le président, je ne suis prévalu de votre indulgence pour lire le tout, parce que j'ai voulu montrer le genre de décisions quotidiennes qui seraient assujetties à l'approbation du gouverneur en conseil si le projet de loi était adopté dans sa forme actuelle.

Dans l'amendement que j'essayais de faire adopter plus tôt à l'article 12, il était question de savoir si l'autorisation du gouverneur en conseil était nécessaire pour le déplacement d'une ligne de démarcation. Le ministère a présenté des arguments qui, pour lui, justifient le recours au ministre et au gouverneur en conseil, même si nous ne sommes pas d'accord avec cette interprétation.

À l'article 13, nous sommes placés devant des décisions quotidiennes de la part des administrations de port locales, des décisions qui ont trait à des problèmes techniques. Les activités décrites à l'article 13 sont tellement étendues que presque toutes les décisions relatives à l'exploitation d'un port requerraient l'autorisation du gouverneur en conseil sur la recommandation de la société. Le but de cet amendement est de laisser tomber l'autorisation préalable du gouverneur en conseil.

En résumé, cet amendement vise à améliorer l'efficacité de l'administration de la société de port locale et à lui éviter d'avoir à s'en remettre à ce troisième palier administratif, d'avoir à obtenir au préalable l'approbation du Cabinet, avec tous les retards que cela pourrait comporter, chaque fois que la société de port locale aurait à prendre des décisions mineures et courantes relatives à son exploitation.

Le président: Merci, monsieur Siddon. Y a-t-il d'autres observations?

Monsieur Cook.

M. Cook: J'aimerais connaître l'opinion de M. Sinclair à ce sujet. Il a tellement insisté sur le fait que les ports allaient avoir plus d'autonomie avec ce nouveau projet de loi. Or, article après article, nous constatons qu'il n'y a absolument aucune autonomie. Quels sont vos arguments, cette fois-ci, monsieur Sinclair?

Le président: Monsieur Sinclair.

M. Sinclair: Il s'agit d'une disposition générale qui serait appuyée par les règlements de la société. Ces règlements, une fois approuvés par le gouverneur en conseil, accorderaient aux sociétés de port locales tous les pouvoirs nécessaires à la conduite de leurs affaires dans le domaine des biens immobiliers.

Le président: Monsieur Cook.

M. Cook: Donc, monsieur Sinclair, il s'agit de permettre au gouverneur en conseil de vérifier les règlements des sociétés au départ. Après, elles ont tous les pouvoirs nécessaires dans ces champs d'activité?

M. Sinclair: C'est à peu près cela. Plus loin dans cet article, il est question de règlements régissant toutes ces questions. Ce

[Texte]

into by-laws governing this, that and the other thing. This is a general power indicating that the corporation should have the power to pass and have by-laws approved governing these particular activities, just as the National Harbours Board has now, for example, in leasing.

Mr. Cook: Mr. Sinclair, why will you not trust a local port corporation to make up its own by-laws?

The Chairman: Mr. Cook, I do not think that is a fair question for Mr. Sinclair. He did not set the policy.

Mr. Cook: I stand chastised on that. Quite correct, quite correct.

Mr. Sinclair, in your opinion, why will the minister not trust the local port corporation to make its own by-laws?

Some hon. Members: Oh, oh!

The Chairman: I think that is also a question which should be put to the minister, and not Mr. Sinclair.

Mr. Siddon: Mark that one down, too.

Mr. Cook: In view of the arbitrary rulings of the Chair, I have no choice but to put them aside until the minister is here.

The Chairman: Correct.

Mr. Forrestall.

• 2020

Mr. Forrestall: One might have wondered, Mr. Chairman, why it was not more expressly spelled out; why it was not indicated. The previous authorization dealt, in fact, with the by-laws so there would not be any misunderstanding with respect to clauses such as this one.

It could have said, for example:

After by-laws have previously been authorized by the Governor in Council on the recommendation of the corporation or the local port corporation . . .

—and then (a), and so on.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, this just covers the provision of what shall be in the letters patent of the corporation.

Proposed Section 15 of this particular clause spells out in more detail the use of the regulatory and by-law power which I referred to earlier.

Mr. Forrestall: I am perfectly aware of that. It is just that in the reading it does leave some misunderstanding. In one reading, before you could do any of these things individually, you have in fact to go back. What you are intending to do here is to authorize the bylaws to authorize the local port corporation to conduct the affairs of the port.

Mr. Sinclair: That is correct, Mr. Chairman.

[Traduction]

dont il s'agit ici c'est du pouvoir général qui permet à la société d'adopter et de faire approuver des règlements régissant ces activités. Ces règlements sont semblables à ceux dont dispose actuellement le Conseil des ports nationaux pour les baux.

M. Cook: Pourquoi ne voulez-vous pas permettre à une société de port locale d'établir ses propres règlements, monsieur Sinclair?

Le président: Monsieur Cook, il n'est pas juste de poser cette question à M. Sinclair. Ce n'est pas lui qui établit les politiques.

M. Cook: Je m'excuse. Vous avez raison.

A votre avis, monsieur Sinclair, pourquoi le ministre ne veut-il pas permettre aux sociétés de port locales d'établir leurs propres règlements?

Des voix: Oh, oh!

Le président: Encore une fois, je pense que la question s'adresse au ministre, monsieur Sinclair.

M. Siddon: Une autre de perdue.

M. Cook: Devant les décisions arbitraires de la présidence, je n'ai pas d'autre choix que d'attendre que le ministre soit présent.

Le président: C'est cela.

Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: On se demande pourquoi ce n'est pas indiqué de façon plus précise, monsieur le président. Pour éviter tout malentendu, il pourrait être souligné qu'il s'agit des règlements.

L'article pourrait être ainsi rédigé:

Une fois que les règlements ont été autorisés par le gouverneur en conseil sur la recommandation de la Société ou de la société de port locale . . .

viendrait ensuite: (a) etc.

M. Sinclair: Ces dispositions visent les lettres patentes de la société, monsieur le président.

Le projet d'article 15 explique en détail le pouvoir de réglementation dont j'ai parlé.

M. Forrestall: Je sais très bien. Ce que je dis, c'est que le texte n'est pas clair. Il est impossible de comprendre à première vue. Il faut revenir en arrière. Ce dont vous parlez ici, c'est de l'autorisation des règlements qui autorisent la société de port locale à gérer ses affaires.

M. Sinclair: C'est juste.

[Text]

Mr. Forrestall: It is just a question of spelling it out. The title to Part II simply said:

Provisions applicable to a local port corporation according to its letters patent.

It might have been a little clearer.

Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Forrestall.

Mr. Siddon.

Mr. Siddon: A question to Mr. Sinclair if I might, Mr. Chairman, because he has expressed that this provision merely pertains to the letters patent of the corporation. I think that is the term he used; these are just provisions pertaining to the letters patent.

Second, he points out that these just deal with the acquisition of property. What I would like to ask him in the first instance: Is it not true that the letters patent are effectively in the constitution of the corporation and are essentially the fundamental governing law under which the corporation operates.

Secondly, does proposed Section 13 not in fact include two provisions? I mean not merely the acquisition and holding of real estate, but, if you read this as I read it, deleting the reference to real estate, you read, "a local port corporation may", and then you jump down beyond the real estate portion, and it says:

... either by itself or in cooperation with others construct, maintain and operate roads, railways, vessels, plant and equipment and generally do such things ...

In other words, there are two provisions in there which are subject to the authorization of the Governor in Council: the acquisition of real estate and, secondly, either by itself or in co-operation with others, the construction, maintenance of roads, railways, plants and equipment and generally everything else that they do.

So the question to Mr. Sinclair, Mr. Chairman, is whether the letters patent are not essentially the basic constitution spelling out the laws and provisions under which the corporation is expected to operate; secondly, whether this is not in fact much broader than the question of real estate. I do not think it takes a lawyer to read proposed Section 13 to interpret the second part to mean that the Governor in Council has to go out and virtually authorize everything about the operation of that corporation according to the letters patent.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, Mr. Siddon is largely correct, but not entirely correct. This is the authority by which the local port corporation can pass by-laws covering all these things, and it should be in, as he says, the charter of the local port corporation, and that is what this clause does.

Mr. Siddon: Mr. Chairman, I do not see where the specific reference is to the changing or the passing of by-laws. The

[Translation]

M. Forrestall: Il faudrait préciser davantage. Le titre de la partie II indique simplement:

Dispositions applicables à une société de port locale aux termes de ses lettres patentes.

Le message devrait être plus clair.

Merci.

Le président: Merci, monsieur Forrestall.

Monsieur Siddon.

M. Siddon: Je m'adresse à M. Sinclair puisqu'il a émis l'avis que ces dispositions ont simplement trait aux lettres patentes de la société. Ce sont précisément ses paroles.

Par ailleurs, il a indiqué que ces dispositions ne s'appliquaient qu'à l'acquisition de biens immobiliers. Je lui pose la question: les lettres patentes ne sont-elles pas inscrites dans les statuts de la société et ne gouvernent-elles pas effectivement l'exploitation de la société?

Deuxièmement, le projet d'article 13 ne contient-il pas en fait deux dispositions différentes? À mon avis, il ne fait pas que viser les biens immobiliers car, si l'on fait abstraction de ces biens, «la société le port locale peut» encore:

... soit par elle-même, soit en collaboration avec d'autres, construire, entretenir et exploiter des routes, voies ferrées, navires, outillage et matériel; et, d'une manière générale, accomplir les choses ... et

En d'autres termes, il y a deux catégories d'activités qui sont subordonnées à l'autorisation du gouverneur en conseil: l'acquisition de biens immobiliers et, indépendamment ou en collaboration avec d'autres, la construction, l'entretien de routes, de voies ferrées, d'installations et d'outillage, et de façon générale, tout ce qu'elle fait.

Donc, monsieur Sinclair, ce que je veux savoir, c'est si les lettres patentes ne sont pas les statuts de la société, énonçant l'ensemble des règles qui la régissent; deuxièmement, si ces dispositions ne vont pas beaucoup plus loin que les seuls biens immobiliers. Pour ce qui est de la deuxième partie du projet d'article 13, il n'est pas nécessaire d'être avocat pour comprendre que le gouverneur en conseil doit intervenir dans tous les cas et autoriser presque tout ce que fait la société dans le cadre de ses lettres patentes.

M. Sinclair: Monsieur le président, M. Siddon n'a pas entièrement raison. Ces dispositions prévoient l'autorisation pour les sociétés de port locales d'adopter des règlements portant sur ces questions, et elles doivent figurer, comme il l'a dit, dans les statuts de la société de port locale. C'est le but de l'article.

M. Siddon: Je ne vois pas aucune mention expresse de modification ou d'adoption de règlements. La deuxième partie

[Texte]

second part of Clause 13 essentially says that it must be authorized by the Governor in Council if the corporation is to construct, maintain and operate railways, roads, vessels, plants and equipment. That is not a real estate question. The word "by-law" is not used there. It sounds to me as if it were a provision applicable to the local port corporation, as stated under the title, according to its letters patent. In other words, it is a rule with which it must abide.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, my previous answer stands. This is the provision in the charter that allows the local port corporation to do this kind of thing, and it does it by by-laws. If you follow along to the proposed Section 15, Part II, which is two pages later, you see the proof of what I say.

• 2025

Mr. Siddon: I would prefer to have a legal interpretation of that, Mr. Chairman. However, I suppose if we have to take the administrator's explanation, that does not lessen the import of the amendment as I see it.

The Chairman: Mr. Sinclair.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, it is not a question of taking the administrator's word for it. This is the way the Department of Justice said the law should be drafted.

Mr. Siddon: Mr. Chairman, could we then have legal counsel tell us if, in fact, this does require in all cases that, as a general provision, matters affecting the construction, maintenance, and operation of roads, railways, vessels, plants and equipment, must be subject to the prior authorization of the Governor in Council?

The Chairman: Mr. Lefebvre.

Mr. Siddon: Is that what it means?

Mr. Denis Lefebvre (General Counsel, Transport Canada): Mr. Chairman, this clause already exists in the National Harbours Board Act, and the Department of Justice has approved regulations pursuant to that clause. In this case, it could be by-laws, but it authorizes the National Harbours Board, as a general rule, up to certain limits and within certain constraints, to do the things that are provided for in proposed Part II, proposed Section 13. It does not mean that authorization of the Governor in Council is granted before each transaction.

Mr. Siddon: So the legal counsel, Mr. Chairman, is saying that, in each and every case, provided there is a by-law covering that case, it is not subject to authorization by the Governor in Council on a case-by-case basis, but only if it is inconsistent with an existing bylaw.

Mr. Siddon: Now we have that on the record, and that is acceptable to me. I will still let the amendment stand.

The Chairman: I will put the question.

[Traduction]

de l'article 13 porte essentiellement sur l'autorisation que doit donner le gouverneur en conseil en matière de construction et d'entretien de voies ferrées, de routes, de navires, d'outillage et de matériel par la société. Il ne s'agit pas exclusivement d'acquisition de biens immobiliers. Je ne vois le mot «règlement» nulle part. Il me semble qu'il s'agit ici d'une disposition qui s'applique à la société de port locale aux termes de ses lettres patentes, comme le titre l'indique. En d'autres termes, il s'agit d'une règle à laquelle elle doit se conformer.

M. Sinclair: Je maintiens ce que j'ai dit, monsieur le président. Il s'agit de la disposition de la charte qui autorise la société de port locale à prendre ce genre de mesures, et elle le fait par voie de règlements. Si vous poursuivre la lecture jusqu'à l'article 15, de la partie II, deux pages plus loin, vous aurez la preuve de ce que je viens de dire.

M. Siddon: Je préférerais avoir une interprétation juridique, monsieur le président. Toutefois, je suppose que même si nous devons accepter l'explication de l'administrateur, cela ne diminue en rien l'importance de l'amendement tel que je le conçois.

Le président: Monsieur Sinclair.

M. Sinclair: Monsieur le président, il ne s'agit pas d'accepter ou non l'explication de l'administrateur. C'est le ministère de la Justice qui a décidé que le projet de loi devait être rédigé ainsi.

M. Siddon: Monsieur le président, pourrions-nous demander au conseiller juridique de nous dire si, effectivement, en règle générale, tout ce qui touche la construction, l'entretien et l'exploitation des routes, des chemins de fer, des navires, de l'outillage et de l'équipement est assujéti à l'autorisation préalable du gouverneur en conseil?

Le président: Monsieur Lefebvre.

M. Siddon: Est-ce que c'est ce que cela veut dire?

M. Denis Lefebvre (avocat général, Transports Canada): Monsieur le président, cette disposition existe déjà dans la Loi sur le Conseil des ports nationaux et le ministère de la Justice a approuvé les règlements sous son régime. Dans ce cas, il peut s'agir de règlements intérieurs, mais cet article autorise le Conseil des ports nationaux, en général et sous réserve de certaines limites et de certaines contraintes, à faire tout ce qui est prévu dans le projet de partie II, dans le projet d'article 13. Cela ne veut pas dire que le gouverneur en conseil doit donner son autorisation avant chaque opération.

M. Siddon: Donc, monsieur le président, le conseiller juridique nous dit que dans tous les cas, à condition qu'il y ait un règlement applicable, il n'est pas nécessaire d'obtenir l'autorisation du gouverneur en conseil sur une base individuelle, mais seulement s'il s'agit d'une activité qui n'est pas prévue par un règlement existant.

M. Siddon: Maintenant que cette opinion a été portée au compte rendu et que je trouve l'explication acceptable, je suis d'accord qu'on réserve l'amendement.

Le président: Je vais donc passer au vote.

[Text]

Amendment negatived: yeas, 5; nays, 6.

The Chairman: The next amendment, according to my list, is by Mr. Cook; proposed Part II, proposed Section 15, page 27, at lines 12-14.

Mr. Cook: On the contrary, Mr. Chairman; is there not an NDP amendment prior to mine?

The Chairman: Mrs. Mitchell is not here, and she advised me before the dinner break that she was no longer going to move the amendment she had originally proposed. That was with regard to lines 24 to 26 on page 25.

Mr. Siddon: We had better read it; we may want to move it.

The Chairman: I can hardly believe that one, Mr. Siddon.

Mr. Siddon: We will make much greater progress tonight, Mr. Chairman.

Mr. Olivier: Tom, are you moving it?

Mr. Siddon: No.

The Chairman: Are you moving your own?

Mr. Siddon: I do not have any more.

The Chairman: Then Mr. Cook. I am sorry.

Mr. Cook: I move that Bill C-92 be amended at page 27, proposed Part II, in proposed Section 15.(1), by deleting lines 12 to 14 and adding immediately after line 11 the following:

after consultation with the Corporation, make by-laws, not inconsistent

An hon. Member: Here we go again.

Mr. Cook: This amendment would necessitate only consultation with the corporation, as opposed to approval from it, in regard to making its own by-laws. As this section reads at present, it is contrary to the concept of local autonomy. This bill is supposed to be giving us some local autonomy; so let us change it so that it does give some local autonomy.

Some hon. Members: Hear! Hear!

Mr. Siddon: Hear! Hear! Speak to that, man.

The Chairman: I will put the question.

Amendment negatived: yeas, 5; nays, 6.

The Chairman: The next amendment was to have been by Mrs. Mitchell and she is not here.

• 2030

Mr. Siddon: Mr. Chairman, does this mean that Mrs. Mitchell has given you authority to withdraw this amendment as well? Or will she wish to re-introduce it?

The Chairman: If she is not here, she cannot introduce it.

Mr. Siddon: Are you not prepared, as a courtesy, to stand the clause until she returns?

[Translation]

L'amendement est rejeté: pour 5; contre 6.

Le président: L'amendement suivant, selon ma liste, est déposé par M. Cook; il concerne l'article 15 à la partie II, page 27, les lignes 12 à 14.

M. Cook: Mais, monsieur le président, n'y a-t-il pas un amendement néo-démocrate avant le mien?

Le président: M^{me} Mitchell n'est pas ici et elle m'a dit avant la pause-repas qu'elle n'allait pas déposer l'amendement qu'elle avait proposé au départ. Il concerne les lignes 24 à 26 à la page 25.

M. Siddon: Nous devrions peut-être le lire. Nous aimerions peut-être le déposer.

Le président: J'ai du mal à le croire, monsieur Siddon.

M. Siddon: J'ai l'impression que nous allons accomplir beaucoup de progrès ce soir, monsieur le président.

M. Olivier: Proposez-vous cet amendement, Tom?

M. Siddon: Non.

Le président: Est-ce que vous proposez votre propre amendement?

M. Siddon: Je n'en ai pas d'autres.

Le président: Alors, c'est à vous, monsieur Cook. Je suis navré.

M. Cook: Je propose que le projet de loi C-92 soit modifié par substitution, à la page 27, dans la partie II, paragraphe 15.(1), des lignes 12 à 14 de ce qui suit:

sur recommandation de la société, établir des règlements, non incompatibles

Une voix: Et cela recommence.

M. Cook: Cet amendement n'exigerait que la consultation avec la société, et non son approbation pour ce qui est de l'établissement de règlements. Le libellé actuel est contraire au principe de l'autonomie locale. Ce projet de loi est supposé nous donner une certaine autonomie locale. Modifions—le donc de manière qu'il nous donne une certaine autonomie.

Des voix: Bravo! Bravo!

M. Siddon: Bravo! Bravo! Allez-y.

Le président: Je vais mettre l'amendement aux voix.

L'amendement est rejeté: pour, 5; contre, 6.

Le président: Le prochain amendement était celui de M^{me} Mitchell et elle n'est pas ici.

M. Siddon: Monsieur le président, cela veut-il dire que M^{me} Mitchell vous a autorisé à retirer cet amendement? Ou préfère-t-elle le redéposer?

Le président: Si elle n'est pas ici, elle ne peut pas le déposer.

M. Siddon: Êtes-vous disposé, par courtoisie, à réserver cet article jusqu'à ce qu'elle revienne?

[Texte]

The Chairman: Yes.

Mr. Olivier: I think that what we have done—we we did it for Mr. Cook when he was not ready to present his amendments at the beginning of the week—was to move a clause, as we did with Clause 5, vote on it and, as when Mr. Cook came back and had amendments to Clause 5, we reopened the clause. But we did not stand it.

The Chairman: I think I can clarify the issue a little bit. I hesitate to say this, because I do not want to put words in Mrs. Mitchell's mouth. But it seems to me that she indicated to me that the remaining amendments she had were not so important to her that she would cancel whatever other commitment she had tonight, and she was not concerned about them. As a matter of fact, I believe that this is the only remaining amendment by Mrs. Mitchell; so I think we can disabuse ourselves of the notion that we are doing any disservice to Mrs. Mitchell.

Mr. Siddon: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Therefore, the next amendment would be by Mr. Cook at page 37, line 7.

Mr. Cook: Mr. Chairman, did we deal with the government amendments to Clause 15, pages 28, 36, 37 and 38? That comes up after that.

The Chairman: Just a minute, now. Pages 28 and 36, you are right, would have to be amended first. Thank you, Mr. Cook, for bringing that to my attention.

Page 28.

Mr. Flis: Mr. Chairman, I move that Clause 15 of Bill C-92 be amended by striking out line 12 on page 28 and substituting the following:

(f) the regulation of the transportation, handling or stor-

The Chairman: Okay. I am going to ask unanimous consent of the committee to allow Mr. Flis to withdraw his motion, momentarily at least, until we deal with Mrs. Mitchell's motion at page 27.

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Agreed? Thank you.

Okay, Mrs. Mitchell.

Mrs. Mitchell: I am sorry, Mr. Chairman, that I just missed that. I apologize for being late.

The Chairman: No apology is necessary; we understand.

Mrs. Mitchell: Are we talking about Clause 15, page 27?

The Chairman: Yes.

Mrs. Mitchell: The motion is that Bill C-92 be amended at page 27, Clause 15, by deleting lines 12 to 15, up to and including "of the Corporation".

[Traduction]

Le président: Oui.

M. Olivier: Je pense que ce que nous avons fait—nous l'avons fait pour M. Cook lorsqu'il n'était pas prêt à déposer ses amendements au début de la semaine—c'était de mettre un article aux voix, comme nous l'avons fait dans le cas de l'article 5, et prendre le vote. Quand M. Cook est revenu, il voulait proposer des amendements à l'article 5 et nous avons rouvert le débat sur cet article. Mais nous ne l'avons pas réservé.

Le président: Je pense que je peux clarifier un peu la situation. J'hésite à le dire, car je ne voudrais pas parler au nom de M^{me} Mitchell. Mais je pense me rappeler que les amendements qui lui restaient ne lui tenaient pas tellement à coeur et c'est pourquoi elle a jugé utile de ne pas annuler ses autres engagements ce soir. Ils n'étaient pas très importants pour elle. Et même, je pense que c'est le dernier amendement de M^{me} Mitchell. Nous pouvons donc être tranquilles: nous ne rendons pas un mauvais service à M^{me} Mitchell.

M. Siddon: Merci, monsieur le président.

Le président: Par conséquent, le prochain amendement est celui de M. Cook et concerne la ligne 5 à la page 37.

M. Cook: Monsieur le président, avons-nous réglé les amendements du gouvernement à l'article 15, aux pages 28, 36, 37 et 38? C'est ce qui venait après cela.

Le président: Un instant. Vous avez raison, il faut d'abord passer aux amendements aux pages 28 et 36. Je vous remercie, monsieur Cook, d'avoir attiré mon attention là-dessus.

Page 28.

M. Flis: Monsieur le président, je propose que l'article 15 du projet de loi C-92 soit modifié par substitution à la ligne 11, page 28, de ce qui suit:

(f) l'em

Le président: Très bien. Je vais demander le consentement unanime des membres du comité pour permettre à M. Flis de retirer sa motion, pour le moment du moins, jusqu'à ce que nous ayons étudié de la motion de M^{me} Mitchell à la page 27.

Des voix: D'accord.

Le président: Vous êtes d'accord? Merci.

Très bien, madame Mitchell.

Mme Mitchell: Je m'excuse, monsieur le président, d'avoir raté cela. Je m'excuse de mon retard.

Le président: Vous n'avez pas à vous excuser, nous comprenons.

Mme Mitchell: Parlons-nous de l'article 15 à la page 27?

Le président: Oui.

Mme Mitchell: Je propose donc que l'article 15 du projet de loi C-92 soit modifié en supprimant à la page 27, les lignes 11 et 12 jusqu'à l'expression «de la société» inclusivement.

[Text]

The purpose of this was that the local port corporations would be making their own by-laws and would have local decision-making powers without reference to Cabinet. The previous motion, which we withdrew, was not appropriate, inasmuch as it also included the sale of Crown land; so we withdrew that. But we feel quite strongly that there is no reason why the local port corporations should not have complete decision-making powers over things such as the construction of wharves, rates and tolls, leasing of property, et cetera, and that these should be allowed under the proposed act without having to go back again through a complicated superstructure.

The Chairman: Thank you, Mrs. Mitchell.

Shall I put the question?

Some hon. Members: Question.

The Chairman: Mr. Siddon.

Mr. Siddon: Mr. Chairman, previously, when Mrs. Mitchell was out, we had an interpretation from the legal counsel that Clause 13 of Part II implied that all by-laws enacted by the local port corporation would have to be authorized by the Governor in Council. As we pass that point, I do not know how this amendment now could be made as long as the authorization of the Governor in Council is still required under Clause 13. Is that not the case?

• 2035

The Chairman: All those in favour of the amendment, please raise their hands.

Mr. Cook: Just a minute. Did Mr. Lefebvre not say it was out of order? Unless you are going to change the previous clause, it is in conflict with the—

Mr. D. Lefebvre: If you amend this one to take the Governor in Council out, then it would mean that under Clause 13 you would have by some other means, other than the by-laws, to go to the Governor in Council and have some rules, so you would—

The Chairman: In other words, there is a conflict in the two clauses if it is amended as Mrs. Mitchell proposes. That automatically makes it out of order. Thank you, Mr. Cook. Sorry, Mrs. Mitchell.

Mr. Cook: It is done methodically, Mr. Chairman, just to demonstrate to my colleagues across the way that we can be reasonable on occasion.

An hon. Member: We appreciate it.

The Chairman: No comment.

Mr. McCain: That does not withdraw any of your statements on individual ports independence. You have just already been stymied once.

[Translation]

Cet amendement a pour but d'autoriser les sociétés de port locales à établir leurs propres règlements et de leur donner des pouvoirs décisionnels locaux sans qu'elles soient obligées de s'en remettre au Cabinet. La motion précédente, que nous avons retirée, n'était pas appropriée en ce sens qu'elle portait également sur la vente de terres domaniales. C'est pourquoi nous l'avons retirée. Mais à notre avis, il n'y a aucune raison de ne pas accorder aux sociétés de port locales les pleins pouvoirs décisionnels sur des activités comme la construction de quais, la perception de taxes et de droits, la location de propriétés, et ainsi de suite. Il nous semble que ces activités devraient être autorisées dans le projet de loi sans qu'il ne soit nécessaire de passer par une superstructure complexe.

Le président: Merci, madame Mitchell.

Voulez-vous que je mette la motion aux voix?

Des voix: Question.

Le président: M. Siddon.

M. Siddon: Monsieur le président, en l'absence de M^{me} Mitchell, nous avons obtenu un avis juridique selon lequel l'article 13 de la partie II sous-entendait que tous les règlements établis par des sociétés de port locales devraient être autorisés par le gouverneur en conseil. Passé ce point, je ne vois pas comment l'on peut apporter ce genre d'amendement du fait que l'article 13 exige toujours l'autorisation du gouverneur en conseil. N'est-ce pas?

Le président: Tous ceux qui sont en faveur de l'amendement, s'il vous plaît levez la main.

M. Cook: Un instant. Est-ce que M. Lefebvre n'a pas dit qu'il était hors d'ordre? À moins que vous ne modifiez l'article précédent, il est en contradiction avec . . .

M. D. Lefebvre: Si vous modifiez cette disposition et en supprimez la mention du gouverneur en conseil, cela voudrait dire, en vertu de l'article 13, qu'il vous faudrait, d'une manière quelconque, en excluant bien entendu les règlements, requérir l'intervention du gouverneur en conseil et disposer de certaines règles, vous devriez alors . . .

Le président: En d'autres termes, il y a une contradiction entre les deux dispositions si nous acceptons l'amendement de M^{me} Mitchell. Cela le rend automatiquement hors d'ordre. Je vous remercie, monsieur Cook. Je suis navré, madame Mitchell.

M. Cook: Nous agissons avec méthode, monsieur le président. Cela montre à mes collègues de l'autre côté qu'il nous arrive d'être raisonnables.

Une voix: Nous l'apprécions.

Le président: Sans commentaire.

M. McCain: Mais cela ne supprime pas vos déclarations sur l'indépendance des ports individuels. Vous n'avez été bloqué qu'une seule fois.

[Texte]

Mr. Siddon: Mr. Chairman, the record will show that Mr. Cook's statement does not mitigate in any way his concern for local port autonomy.

The Chairman: I think that has been noted.

The next amendment is Mr. Flis' amendment which he just withdrew and which he will now reintroduce.

Mr. Flis: Mr. Chairman, I move that Clause 15 of Bill C-92 be amended (a) by striking out line 12 on page 28 and substituting the following therefor:

(f) the regulation of the transportation, handling or storage and (b) by striking out line 33 on page 36 and substituting the following therefor:

24. Notwithstanding section 22 of this Act, every pecuniary penalty recovered

Before I proceed, Mr. Chairman, I understand that Mr. Cook would have a motion before I can proceed.

An hon. Member: Which one are we on?

The Chairman: Line 12 and then line 33, on pages 28 and 36. There are two parts to it.

Mr. Siddon: Are these two separate motions on separate clauses?

An hon. Member: How do we go all the way back to page 34?

The Chairman: That is the problem. All right. Let us deal with part (a) first. Mr. Flis, perhaps with unanimous consent you could withdraw part (b).

Mr. Flis: Mr. Chairman, I withdraw part (b).

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: All right. So we deal with part (a) only, line 12 on page 28.

Amendment agreed to.

The Chairman: Now we have one for page 36. I guess you could have gone ahead with that, because the next notice I have is at page 37.

An hon. Member: Someone said page 34.

The Chairman: That is what I heard. Then move part (b) if you wish to move it.

Mr. Flis: Mr. Chairman, I move amendment part (a) as read.

The Chairman: It is moved by Mr. Flis that Clause 15 of Bill C-92 be amended by striking out line 33 on page 36 and substituting the following therefor:

24. Notwithstanding section 22 of this Act, every pecuniary penalty recovered

[Traduction]

M. Siddon: Monsieur le président, le compte rendu montre bien que la déclaration de M. Cook ne mitige aucunement ses préoccupations à l'endroit de l'autonomie locale des ports.

Le président: Je pense qu'on en a pris note.

Le prochain amendement est celui que M. Flis vient tout juste de retirer et qu'il peut maintenant redéposer.

M. Flis: Monsieur le président, je propose que l'article 15 du projet de loi C-92 soit modifié par: (a) substitution, à la ligne 11, page 28, de ce qui suit:

(f) l'em

(b) substitution à la ligne 38, page 36 de ce qui suit:

24. Nonobstant l'article 22 de la loi, toute peine pécuniaire recouvrée à

Avant de continuer, monsieur le président, je crois comprendre que M. Cook a une motion à déposer avant que je termine la mienne.

Une voix: Où sommes-nous rendus?

Le président: La ligne 11 et la ligne 38, aux pages 28 et 36. Il y a deux parties.

M. Siddon: S'agit-il de deux motions distinctes concernant deux articles différents?

Une voix: Comment allons-nous retourner à la page 34?

Le président: C'est là le problème. Très bien. Commençons par régler la partie a). Monsieur Flis, avec le consentement unanime, vous pourriez peut-être retirer votre partie b).

M. Flis: Monsieur le président, je retire la partie b).

Des voix: D'accord.

Le président: Très bien. Nous discuterons d'abord uniquement de la partie a), la ligne 11 à la page 28.

L'amendement est adopté.

Le président: Nous en avons un maintenant pour la page 36. Vous auriez probablement pu le déposer car le suivant semble porter sur la page 37.

Une voix: Quelqu'un a parlé de la page 34.

Le président: C'est ce que j'avais entendu. Vous pouvez donc déposer votre partie b) si vous le souhaitez.

M. Flis: Monsieur le président, je propose l'amendement à la partie a), tel qu'il a déjà été lu.

Le président: M. Flis propose que l'article 15 du projet de loi C-92 soit modifié par substitution à la ligne 38, page 36, de ce qui suit:

24. Nonobstant l'article 22 de la Loi, toute peine pécuniaire recouvrée à

[Text]

Mr. Cook.

Mr. Flis: Proposed Section 22 is on page 35, Mr. Chairman:

22. Service of any warrant, summons, writ, order, notice or other document, when personal service cannot be effected, may be made on the owner or on the master or other person in charge of any vessel by showing the original to and leaving a copy with any person found on board . . .

et cetera.

The Chairman: That is not what you moved, Mr. Flis.

Mr. Flis: No, that is not what I moved.

The Chairman: It is line 33 on page 36, at the beginning of proposed Section 24:

24. Every pecuniary penalty recovered for any violation . . .

So what Mr. Flis is doing, in effect, is adding the words at the beginning of that proposed subsection:

Notwithstanding Section 22 of this Act . . .

Mr. Flis: Not of the bill, but of the act. That is right.

The Chairman: Mr. Lefebvre.

Mr. D. Lefebvre: I just wanted to mention that this is a drafting change. Proposed Section 22, Part II, Schedule I, of the bill provides for penalties to be paid to the main corporation, and in the case of local boards the penalties would be paid to the local corporations.

The Chairman: So it is protecting local autonomy.

Mr. D. Lefebvre: Right.

Amendment agreed to.

The Chairman: Mr. Cook.

Mr. Cook: On Clause 15, page 37. I move that Bill C-92 be amended at page 37 by deleting lines 8 and 9 and adding immediately after line 7 the following:

(2) A local port corporation may, after consultation with the Minister of Finance,

In this case, it would require only consultation with, rather than approval from, the Minister of Finance in regard to investment initiative—again an attempt to try to get a little local autonomy into this bill.

The Chairman: Do you wish to explain the reason for that, Mr. Sinclair?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, it is a requirement of the Financial Administration Act that Schedule D Crown corporations have to get approval from the Minister of Finance if they are going to invest in obligations other than Her Majesty. This clause was put in in the event that the Canada Ports Corporation would someday become a Schedule D Crown corporation,

[Translation]

Monsieur Cook.

M. Flis: Le projet d'article 22 se trouve à la page 35, monsieur le président:

22. Lorsque la signification personnelle est impossible, la signification de tout mandat, assignation, bref, ordonnance, avis ou autres documents peut se faire au propriétaire ou au capitaine ou à une autre personne ayant la direction d'un navire en montrant l'original et en remettant une copie à une personne qui se trouve à bord du navire . . .

etc.

Le président: Ce n'est pas ce que vous avez proposé, monsieur Flis.

M. Flis: Non, ce n'est pas ce que j'ai proposé.

Le président: Il s'agit de la ligne 33 à la page 36, au début du projet d'article 24:

24. Toute peine pécuniaire recouvrée à la suite d'une violation . . .

Ce que fait M. Flis en réalité, c'est d'ajouter les mots au début de ce projet de paragraphe:

Nonobstant l'article 22 de la présente loi . . .

M. Flis: C'est exact, non pas du projet de loi mais de la loi.

Le président: Monsieur Lefebvre.

M. D. Lefebvre: Je voulais simplement mentionner qu'il s'agit d'une modification au libellé. L'article 22 proposé, à la partie II, à l'annexe I du projet de loi prévoit que des amendes seront versées à la société, et dans le cas des conseils locaux, ces amendes seront versées aux sociétés locales.

Le président: Ainsi on protège l'autonomie locale.

M. D. Lefebvre: C'est exact.

L'amendement est adopté.

Le président: Monsieur Cook.

M. Cook: Je propose que l'article 15, page 37, du projet de loi C-92 soit modifié par la substitution aux lignes 8 et 9, immédiatement après la ligne 7, de ce qui suit:

(2) Une société de port locale peut, après consultation avec le ministre des Finances,

Dans ce cas, on ne prévoit qu'une consultation plutôt que l'approbation du ministre des Finances pour les décisions en matière d'investissement . . . une autre tentative pour insérer dans ce projet de loi un peu plus d'autonomie locale.

Le président: Voulez-vous en expliquer la raison, monsieur Sinclair?

M. Sinclair: Monsieur le président, la Loi sur l'administration financière exige que les sociétés de la Couronne de l'annexe D obtiennent l'autorisation du ministre des Finances si elles investissent dans des obligations émises par d'autres personnes que Sa Majesté. Cet article est inséré dans ce projet de loi au cas où la Société canadienne des ports deviendrait un

[*Texte*]

and if it did, then it would not have to go back for a legislative change, and so the clause is worded in this way.

The Chairman: So unless it becomes a Schedule D corporation, the clause would, in effect, be inoperable?

Mr. Sinclair: That is correct.

Mr. Cook: I have a question for the legal counsel. If it is in the Financial Administration Act, then it is the law in any event so it is hardly necessary to be in this other legislation. We are dealing with a C-category Crown corporation, not a D, at the moment. So the fact is that it does not have to be in this bill, and if it ever did become a D corporation, they would be bound by it in any event by the Financial Administration Act, whether this clause is in this bill or not. Is that not correct, Mr. Counsel?

The Chairman: Mr. Lefebvre.

Mr. D. Lefebvre: I am not sure whether it is a provision of the Financial Administration Act or a requirement of the Department of Finance that the approval of the Minister of Finance is required before a Crown corporation lends money—in this case it is loans—to anyone other than Her Majesty, or borrowers; yes, invests any money other than Her Majesty.

Mr. Cook: Mr. Lefebvre, I do not think I understand your answer. Were you agreeing with me or disagreeing with me?

Mr. D. Lefebvre: Well, I am trying to ascertain, but I think it is a policy of the Department of Finance.

• 2045

Mr. Cook: What do you mean, it is a policy of the Department of Finance?

Mr. D. Lefebvre: The requirement that is in the clause. I think it has been included at the request of the Department of Finance.

Mr. Cook: Well, it is either in the Financial Administration Act or it is not. Now is it or is it not? We have just been told it is, and now you are saying it is a policy of the department.

The Chairman: Well, let us put it this way, does any Schedule D corporation have to have the approval of the Minister of Finance before investing any moneys not immediately required for the purpose of the local corporation in bonds or other obligations?

Mr. D. Lefebvre: Well, each Schedule D corporation has its own act and its powers are specified therein.

The Chairman: Each Schedule D corporation has its own act?

[*Traduction*]

jour une société de la Couronne inscrite à l'annexe D, et si c'était le cas, une modification législative ne serait pas nécessaire. C'est pour cette raison que l'article est rédigé de cette façon.

Le président: Ainsi, à moins que la société devienne une société inscrite à l'annexe D, l'article serait en fait inopérant, n'est-ce pas?

M. Sinclair: C'est exact.

M. Cook: Je voudrais poser une question au conseiller juridique. Si cette règle est prévue à la Loi sur l'administration financière, elle s'applique de toute façon, par conséquent ce n'est pas vraiment nécessaire de la reprendre dans le texte qui nous intéresse. Nous traitons de sociétés de la Couronne inscrites à l'annexe C, et non pas à l'annexe D, pour le moment. Par conséquent, cet article n'a pas à faire partie du projet de loi, et si la société devenait éventuellement une société inscrite à l'annexe D, elle serait de toute façon liée par la Loi sur l'administration financière, que cet article fasse partie du projet de loi ou non. N'est-ce pas juste, monsieur le conseiller?

Le président: Monsieur Lefebvre.

M. D. Lefebvre: Je ne suis pas sûr que la Loi sur l'administration financière prévoit ou que le ministère des Finances exige l'approbation du ministre des Finances avant qu'une société de la Couronne prête de l'argent... dans ce cas-ci il s'agit de prêts... à d'autres personnes que Sa Majesté ou à des emprunteurs; oui, il s'agit d'investir des sommes chez toute personne autre que Sa Majesté.

M. Cook: Monsieur Lefebvre, je ne crois pas comprendre votre réponse. Étiez-vous d'accord ou non avec moi?

M. D. Lefebvre: J'essaie de me rappeler, mais je crois qu'il s'agit là d'une politique du ministère des Finances.

M. Cook: Que voulez-vous dire par politique du ministère des Finances?

M. D. Lefebvre: Cet impératif a été incorporé dans cet article à la demande du ministère des Finances.

M. Cook: Eh bien, ou c'est dans la Loi sur l'administration financière ou ça ne l'est pas. Ça l'est ou ne l'est pas? On vient de nous dire que ça l'est, maintenant vous dites qu'il s'agit d'une politique du ministère.

Le président: Posons la question de cette façon, est-ce n'importe quelle société inscrite à l'annexe D doit recevoir l'approbation du Ministre des Finances avant de placer des sommes d'argent qui ne sont pas immédiatement nécessaires aux sociétés locales dans les obligations ou titres?

M. D. Lefebvre: Chaque société inscrite à l'annexe D a sa propre loi organique qui prévoit ses pouvoirs.

Le président: Chaque société inscrite à l'annexe D a sa propre loi organique, dites-vous?

[Text]

Mr. D. Lefebvre: Well, I would think so, yes. And the powers they have to invest to borrow is normally specified in their own statutes, as would be the case for this corporation.

The Chairman: Would that mean then, Mr. Lefebvre, that if any port corporation became a Schedule D Crown corporation that it would have to be a new act or would this cover it?

Mr. D. Lefebvre: This is the power here. We specified in this statute that if they become a Schedule D they would have this power.

The Chairman: So, it is simply enabling legislation to allow it to become a Schedule D corporation, or to allow it to invest under the provisions of a Schedule D corporation.

Mr. D. Lefebvre: That is right. It specifies—

The Chairman: Mr. Sinclair.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, I am sorry, I think I misled the committee.

The Chairman: Inadvertently, I am sure.

Mr. Sinclair: Oh, yes, inadvertently. We fought very hard for this particular amendment with the Department of Finance because it was our understanding that unless a particular power like this was in the legislation a corporation, even if it were a Schedule D, could not borrow or could not invest other than obligations of Her Majesty. The Department of Finance was unwilling to put it into legislation and we finally arrived at a compromise which allowed us to put it in, but it only becomes operative if the Canada Ports Corporation should become a Schedule D Crown corporation. But without the authority to invest outside we would have been locked into investing only in obligations of Her Majesty and a number of people had made that a strong point, that the local port corporations and the Canada Ports Corporation should be able to invest in other securities as well. So, our compromise here was to include this in the legislation with a caveat that it only becomes operative if and when the corporation becomes a Schedule D.

Mr. Cook: Then why, sir, does it not say in the legislation that this clause only comes into effect should there be a class-D change?

The Chairman: It does.

Mr. D. Lefebvre: It does.

Mr. Cook: Where? I missed it.

The Chairman: If the name of the corporation is added to Schedule D, to the Financial Administration Act.

Mr. Sinclair: And by the same token, the corollary clause or section is proposed Section 30, Part II, at the bottom of that page which deals with the borrowing. In other words, they

[Translation]

M. D. Lefebvre: Oui, je le pense. Les pouvoirs dont elles sont investis pour emprunter sont habituellement prévus dans leur propre loi organique, comme ce serait le cas pour cette société.

Le président: Est-ce que cela signifierait, monsieur Lefebvre, que si une société de port devenait une société de la Couronne inscrite à l'annexe D, il faudrait une nouvelle loi ou est-ce que cette loi-ci serait suffisante?

M. D. Lefebvre: Ces pouvoirs sont prévus dans ce texte. Nous avons prévu dans cette loi que si la société devenait une société inscrite à l'annexe D, elle serait investie de ces pouvoirs.

Le président: Par conséquent, il s'agit simplement d'une loi habilitante qui permet à la société de devenir une société inscrite à l'annexe D, ou qui lui permet d'investir en vertu des dispositions régissant les sociétés inscrites à l'annexe D.

M. D. Lefebvre: C'est exact. Elle précise . . .

Le président: Monsieur Sinclair.

M. Sinclair: Monsieur le président, j'ai bien peur d'avoir induit le Comité en erreur.

Le président: Par inadvertance, j'en suis sûr.

M. Sinclair: Oh oui, par inadvertance. Nous avons dû batailler avec le ministère des Finances pour obtenir cet amendement, car nous étions d'avis qu'à moins qu'un pouvoir spécifique comme celui-ci, ne fasse partie de la loi, une société, même si elle était inscrite à l'annexe D, ne pourrait emprunter ou investir dans d'autres obligations que celles émises par Sa Majesté. Le ministère des Finances n'était pas disposé à insérer cet article dans la loi et nous sommes finalement arrivés à un compromis qui nous permet de le faire, mais l'article ne devient opérant que si la Société canadienne des ports devenait une société de la Couronne inscrite à l'annexe D. Mais sans l'autorisation de placer de l'argent à l'extérieur, nous aurions été forcés de n'investir que dans des obligations de Sa Majesté et un certain nombre de personnes soutiennent que les Sociétés de port locales et la Société canadienne des ports devraient pouvoir investir dans d'autres valeurs également. Par conséquent, le compromis était d'inclure cet article dans la loi avec cette réserve qu'il ne devenait opérant que si la Société était inscrite à l'annexe D.

M. Cook: Alors pourquoi, monsieur, ne dit-on pas dans la loi que cet article ne serait en vigueur que s'il y avait conversion en société de l'annexe D?

Le président: C'est ce qu'elle fait.

M. D. Lefebvre: Oui.

M. Cook: Où? Je ne l'ai pas vu.

Le président: Si le nom de la société est ajouté à la l'annexe D, à la Loi sur l'administration financière.

M. Sinclair: En même temps, l'article corollaire est le projet d'article 30, à la partie II, au bas de la page où il est question d'emprunts. Autrement dit, la société est autorisée à emprun-

[Texte]

have the authority to borrow outside if, as, and when they become a Schedule D Crown corporation.

The Chairman: Mr. Siddon.

Mr. Siddon: I have a question, Mr. Chairman. The interpretation that Mr. Sinclair has just given us is that this was put in in order to enable a harbour commission or port corporation, if it were incorporated as a Schedule D Crown corporation, to invest surplus funds in other types of instrument, other than in the name of Her Majesty. He said this was done to facilitate that, but that really hedges the question whether or not it has to be given the approval of the Minister of Finance which is not provided for, I do not believe, under the Financial Administration Act. The intent of Mr. Cook's amendment is to eliminate that requirement that the Minister of Finance must give his approval. While we agree that this provision is written so as to give authority, if a Class D Crown corporation already has that authority under the Financial Administration Act, then one could interpret this as being more stringent if it also requires the approval of the minister, and Mr. Cook is trying to remove that requirement. Is that not the case?

The Chairman: Mr. Sinclair.

• 2050

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, if this is not in the Financial Administration Act, it certainly very definitely is a policy of the government, and has been for some period of time. Before you invest outside or borrow outside, you have to have the approval of the Minister of Finance.

Mr. Siddon: So any Crown corporations, Mr. Chairman, that chooses to invest any of its revenues in instruments outside of Her Majesty, always has to seek the approval of the Minister of Finance.

Mr. Cook: I will not withdraw the amendment; I want it voted on. But there is one further question.

Mr. Sinclair, this has been done so that, with this act in place, you could change it into a Class D Crown corporation without further legislation. That is the purpose, you are saying.

Mr. Sinclair: Yes, that is right.

Mr. Cook: Okay.

Mr. Olivier: Are you withdrawing your amendment?

Mr. Cook: Certainly not. Let the Minister of Finance stay in Ottawa and leave the local port corporations alone.

The Chairman: On that note, I will call the question.

Amendment negated.

[Traduction]

ter à l'extérieur si et lorsqu'elle devient une société de la Couronne inscrite à l'annexe D.

Le président: Monsieur Siddon.

M. Siddon: Je voudrais poser une question, monsieur le président. Cette interprétation que vient de nous donner M. Sinclair, c'est que l'article a été inclus pour permettre à une commission de port ou à une société de port, si elle était constituée en société de la Couronne inscrite à l'annexe D, d'investir des fonds excédentaires ailleurs que dans les obligations de Sa Majesté. Il nous a dit que cette disposition vise à faciliter les choses, mais on ne sait toujours pas si la société requiert recevoir l'autorisation du Ministre des Finances, laquelle n'est pas prévue, je ne crois pas, dans la Loi sur l'administration financière. L'objet de l'amendement de M. Cook est d'éliminer cette exigence concernant l'approbation du Ministre des Finances. Même si nous sommes d'accord pour dire que cette disposition est rédigée de telle façon à conférer les pouvoirs nécessaires, si tant est qu'une société de la Couronne inscrite à l'annexe D tient déjà ces pouvoirs de la Loi sur l'administration financière, on pourrait interpréter cet article comme étant plus restrictif s'il requiert également l'approbation du Ministre, et M. Cook essaie justement de faire disparaître cette exigence. N'est-ce pas?

Le président: Monsieur Sinclair.

M. Sinclair: Monsieur le président, si cette disposition ne figure pas dans la Loi sur l'administration financière, il s'agit très certainement d'une politique du gouvernement, et ce depuis longtemps déjà. Avant de pouvoir investir ou emprunter à l'extérieur, vous devez avoir l'approbation du ministre des Finances.

M. Siddon: Ainsi toute société de la Couronne, monsieur le président, choisissant d'investir une partie de ses revenus dans des titres autres que ceux du gouvernement, doit toujours demander l'accord du ministre des Finances.

M. Cook: Je ne retire pas l'amendement; je veux qu'on vote. Toutefois, j'ai encore une question.

Monsieur Sinclair, si l'on a procédé ainsi, c'est qu'une fois la loi adoptée, vous pourriez convertir la société en société de la Couronne de l'annexe D, sans autre modification législative. C'est là l'idée, dites-vous.

M. Sinclair: Oui, en effet.

M. Cook: Très bien.

M. Olivier: Retirez-vous votre amendement?

M. Cook: Certainement pas. Que le ministre des Finances reste à Ottawa et laisse tranquilles les sociétés de port locales.

Le président: Sur cette note, je vais soumettre la question aux voix.

L'amendement est rejeté.

[Text]

The Chairman: Now, we get back to Mr. Flis. It is page 37, I think. Yes, that is the next one of which I have notice.

Mr. Flis: I move that Clause 15 of Bill C-92 be further amended, (c), by striking out line 39 on page 37 and substituting the following:

borrow money from the Corporation for a period specified by the Corporation.

Mr. Chairman, the only change that brings is the addition of the words "for a period specified by the Corporation".

Mr. Deniger: Is this an amendment to give more autonomy to the ports?

Mr. Flis: Exactly. To make sure the money is returned.

The Chairman: Now, this is line 39 on page 37.

Mr. Mazankowski and Mr. MacBain.

Mr. Mazankowski: Just one brief question. It says, "specified by the Corporation". I guess in this case the corporation is the bank, and the bank always tells you how long you can take a loan for. But this is a bit of a family operation, and one would have thought that at least you would expect that it would be for a period agreed to through negotiation and as specified by the corporation. It seems pretty unilateral. I am just wondering whether the wording need be that harsh.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, the wording was put in that way because in earlier clauses of the bill, when we were discussing central banking concept and when we were dealing with it, we had:

... the Corporation may, with the approval of the Minister in active consultation with the local board, for a period specified ...

In other words, the onus was on the Canada Ports Corporation to specify the borrowing period, rather than leaving any indefinite period, so that the cash planning of both the Canada Ports Corporation and the local port corporation would be firmly understood.

Mr. Mazankowski: Thank you.

The Chairman: Mr. McCain.

Mr. McCain: Mr. Chairman, what I have to say may not be entirely related to the amendment, but I would like to have something to say before we leave proposed Section 29. So I would not be entirely in line with the amendment, but I have some comments I would like to make on it. If you wish to finish the amendment, carry on. I have a motion I would like to make.

The Chairman: Okay, Mr. Cook.

Mr. Cook: Just a couple of comments here. This is really another nail in the coffin of local autonomy, quite frankly, almost a redundancy in the thing. I note in the bill what happens when the local corporation wants to borrow money for a period specified by the corporation; but I see nothing in the

[Translation]

Le président: Maintenant nous revenons à M. Flis. C'est à la page 37, je crois. Oui, c'est de cet amendement que j'ai été saisi.

M. Flis: Il est proposé que le Bill C-92 soit modifié ensuite par c), substitution, à la ligne 39, page 37 de ce qui suit:

tracter des emprunts auprès de la société pour la période fixée par cette dernière.

Monsieur le président, la seule modification consiste à ajouter l'expression «pour la période fixée par cette dernière».

M. Deniger: S'agit-il d'un amendement visant à accorder plus d'autonomie aux ports?

M. Flis: Exactement. Afin de s'assurer que l'argent est remboursé.

Le président: Donc c'est à la ligne 39, page 37.

Monsieur Mazankowski et monsieur McBain.

M. Mazankowski: Une brève question. On y dit «fixée par cette dernière». Or je présume que dans ce cas la société, c'est la banque, et la banque précise toujours la durée d'un prêt. Toutefois, comme il s'agit un peu d'une exploitation familiale, on aurait pensé qu'au moins on pouvait s'attendre que la période soit négociée et non fixée par la société. Cela semble être assez unilatéral. Je me demande simplement si le libellé doit être aussi limitatif.

M. Sinclair: Monsieur le président, le libellé a été rédigé de cette façon parce que dans les articles précédents du projet de loi, alors qu'il était question de l'idée d'opérations bancaires centralisées, nous trouvions:

... la société peut, sous réserve de l'approbation du ministre, en consultation active avec le conseil local, pour une période fixée ...

En d'autres termes, il revenait à la Société canadienne des ports de préciser la période de prêt plutôt que de laisser cette période indéfinie, ce qui permettrait ainsi et à la Société canadienne des ports et à la société de port locale de bien comprendre leur planification de liquidités.

M. Mazankowski: Merci.

Le président: Monsieur McBain.

M. McBain: Monsieur le président, mes propos ne portent peut-être pas exclusivement sur l'amendement, mais j'ai quelque chose à dire avant que nous ne laissions le projet d'article 29. Bien que mes remarques ne touchent pas directement l'amendement, j'aimerais les faire. Si vous voulez d'abord en terminer avec l'amendement, je vous en prie. J'ai une motion à présenter.

Le président: Très bien, monsieur Cook.

M. Cook: J'ai quelques commentaires. Voici encore un autre clou au cercueil de l'autonomie locale, et très franchement, c'est presque redondant. Je remarque dans le projet de loi ce qui doit se produire lorsque la société locale désire emprunter de l'argent pour une période fixée par la société; mais je ne

[Texte]

bill where the local corporation, when it is forwarding money to the bank, can lend it to anybody for a specified period of time. You have it one way, but not the other. Again, where is the autonomy?

• 2055

The Chairman: Mr. Sinclair.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, I can just repeat my previous answer. In the central banking concept it was our desire, with the Canada Ports Corporation taking action with respect to surplus moneys, to require the Canada Ports Corporation to specify the term for which they thought the money should be available. That specified term would also be subject to the approval of the minister. Without having the specified term here, we would be back into the by-law provisions, which would not give us the flexibility to provide the operation of the central banking concept and the possible return of moneys if, as, and when needed by the local port corporation if it is other than a specified period.

The Chairman: Mr. Siddon.

Mr. Siddon: Mr. Chairman, it appears there is a double standard operating here once again, that a parent corporation can fix a term to the loan made to a local port corporation and demand repayment within a set period, but the lending corporation has no such right to expect its money to be returned when it needs it, except at the pleasure of the Governor in Council. It seems there is one rule for the parent port corporation and no status for the local port corporation; they do not get any security over the moneys they lend to the central banking fund in terms of when they might expect it back, but the parent corporation certainly places that burden upon the backs of the local port corporations that borrow from the fund.

The Chairman: I think Mr. Sinclair—

Mr. Siddon: Two separate rules.

The Chairman: I think Mr. Sinclair wants to comment on that.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, there are not two separate rules. It is the same thing. It requires the specification of the period for the protection of the local port corporation and the Canada Ports Corporation. It requires the specification of that period as part of the approval process from the minister. It requires the specification of that period for the consultation process with the local port corporation. That is why it was put in.

Mr. Siddon: What Mr. Sinclair is saying, Mr. Chairman, is it is implicit that if the Canada Ports Corporation can get its money back in four years, or whatever the specified period, then they are in a much freer position to return it to the lending corporation if they should need it, but there is no provision to write that requirement into the legislation.

[Traduction]

trouve rien dans le projet de loi qui permette à la société locale, lorsqu'elle envoie de l'argent à la banque, de prêter cet argent à qui que ce soit pour une période fixée. C'est donc une voie à sens unique. Encore une fois, où est l'autonomie?

Le président: Monsieur Sinclair.

M. Sinclair: Monsieur le président, je ne peux que répéter ma réponse précédente. Dans le cadre de l'idée des opérations bancaires centralisées, nous voulions, en autorisant la Société canadienne des ports à prendre des mesures en ce qui concerne les surplus monétaires, l'obliger à préciser la période pendant laquelle, à son avis, cet argent serait disponible. Le terme fixé serait également assujéti à l'approbation du ministre. Si l'on ne précise aucun terme en la matière, nous reviendrions aux dispositions sur les règlements, ce qui ne nous permettrait pas la souplesse d'offrir des opérations bancaires centralisées avec un remboursement possible sur l'argent au cas où la société de port locale en aurait besoin, s'il s'agit d'une période indéterminée.

Le président: Monsieur Siddon.

M. Siddon: Monsieur le président, il semblerait qu'encore une fois, on a deux poids deux mesures: la société-mère peut fixer le terme d'un prêt à une société de port locale et exiger le remboursement dans des délais fixes, alors que la société prêteuse n'a pas le droit, elle, de s'attendre au remboursement de son argent lorsqu'elle en a besoin, sauf selon le bon plaisir du gouverneur en conseil. Il semble y avoir un règlement pour la société mère et aucun statut pour la société de port locale; cette dernière ne possède aucune garantie quant à l'argent qu'elle prête au fonds bancaire centralisé lorsqu'il s'agit de savoir quand elle peut espérer recouvrer cet argent, mais la société-mère peut certainement exiger une telle garantie des sociétés de port locales auxquelles elle prête de l'argent.

Le président: Je crois, monsieur Sinclair...

M. Siddon: Deux règles différentes.

Le président: Je crois que M. Sinclair veut dire quelque chose.

M. Sinclair: Monsieur le président, il n'y a pas deux règles différentes. C'est la même chose. La période doit être précisée afin de protéger la société de port locale et la Société canadienne des ports. Il faut que la période soit précisée afin d'obtenir l'approbation du ministre. Il faut que la période soit précisée afin de pouvoir consulter la société de port locale. C'est pourquoi nous l'avons insérée.

M. Siddon: Ce que dit M. Sinclair, monsieur le président, c'est qu'il est implicite que si la Société canadienne des ports peut récupérer son argent dans 4 ans ou au terme de toute autre période fixée, alors elle se trouve beaucoup plus libre de restituer cet argent à la société prêteuse si celle-ci devait en avoir besoin, mais on n'a pas prévu d'inscrire cette disposition dans le projet de loi.

[Text]

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, as I indicated before, we wanted to be able to have this Canada Ports Corporation manage this central banking concept in a rational manner and to be able to plot the cashflows inward and outward. In order to do that it makes eminent good sense to have a specified period for any loan or any deposit by a local port corporation.

Mr. Siddon: There is a specified period for any deposit, Mr. Chairman? Where is that? Is that written into the legislation?

Mr. Sinclair: Yes, sir, it is in the earlier clauses that you passed before. You will recall the clause that we had a great deal of discussion about, where it said the Canada Ports Corporation may, with the approval of the minister, require a local port corporation to lend to the Canada Ports Corporation for a period specified by the corporation and after consultation with the local board. I think that is almost a verbatim quote.

Mr. Siddon: It sounds pretty good to me.

Mr. Cook: It sounds to me exactly like the language there.

Mr. Mazankowski: It appears at page 20, but I do not see the word "specified"—unless we amended it.

Mr. Sinclair: It was amended.

Mr. Mazankowski: Okay.

The Chairman: Question? All those in favour . . . Just a minute.

Mr. Mazankowski.

Mr. Cook: I have a comment while we are waiting for Mr. Mazankowski's comments. Even in the clause as amended, the local port corporation does not have the right to specify the length of time the Canada Ports Corporation is going to keep its money; it is only the Canada Ports Corporation that can do that. That is what we are talking about when we talk about a double standard. The local port corporation again has nothing there in terms of autonomy at all for it.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, I can understand Mr. Cook's concern and his interpretation that way, but if he examined the words carefully, what it means is the Canada Ports Corporation is required to specify the period involved in any loan from a local port corporation before they enter into consultation or before they obtain the approval of the minister; that is in order that there will be no disagreements over the term of the loan. I think that is a very desirable thing for both the local port corporation and the Canada Ports Corporation.

• 2100

The Chairman: Questions? Anybody who criticizes the Chair could be in trouble.

Mr. Cook: And if they are on that side they are going to be in terrible trouble.

The Chairman: Okay?

Mr. Mazankowski: Yes, fine.

[Translation]

M. Sinclair: Monsieur le président, comme je l'ai dit auparavant, nous voulions que la Société canadienne des ports administre les opérations bancaires centralisées de façon rationnelle afin de pouvoir prévoir les mouvements de trésorerie dans les deux sens. Pour ce faire, il est éminemment raisonnable de fixer la période de tout prêt ou dépôt d'une société de port locale.

M. Siddon: Il existe une période fixée pour tout dépôt, monsieur le président? Où? Est-ce inscrit dans le projet de loi?

M. Sinclair: Oui, monsieur, dans les articles précédents que vous avez déjà adoptés. Vous vous rappellerez l'article dont nous avons beaucoup discuté et où il est dit que la Société canadienne des ports peut, sous réserve de l'approbation du ministre, exiger qu'une société de port locale prête de l'argent à la société pour la période fixée par celle-ci, et ce après consultation avec le conseil d'administration local. Je crois avoir cité cet article presque mot pour mot.

M. Siddon: Cela me satisfait.

M. Cook: On dirait exactement ce que l'on trouve ici.

M. Mazankowski: C'est à la page 20, mais je ne vois pas le mot «fixé», à moins que nous ne l'ayons modifié.

M. Sinclair: Nous l'avons modifié.

M. Mazankowski: Très bien.

Le président: D'autres questions? Tous ceux qui sont en faveur . . . Un instant.

Monsieur Mazankowski.

M. Cook: J'ai quelque chose à dire pendant que nous attendons les remarques de M. Mazankowski. Même dans l'article modifié, la société de port locale ne possède pas le droit de fixer la période pendant laquelle la Société canadienne des ports va garder son argent; il n'y a que la Société canadienne qui puisse le faire. C'est ce que nous voulons dire lorsque nous disons qu'il y a deux poids deux mesures. La société de port locale, encore une fois, ne possède aucune autonomie.

M. Sinclair: Monsieur le président, je comprends la préoccupation de M. Cook et l'interprétation qu'il donne de cet article, mais s'il examine le libellé attentivement, il comprendra que cela signifie que la Société canadienne des ports doit préciser la période de tout prêt obtenu de la société de port locale avant de pouvoir entreprendre des consultations et avant d'obtenir l'approbation du ministre, et ce afin qu'il n'y ait aucun désaccord sur la durée du prêt. J'estime que ce serait une bonne chose aussi bien pour les sociétés de port locales que pour la Société canadienne des ports.

Le président: Y a-t-il des questions? Je vous préviens que ceux qui me critiquent auront affaire à moi.

M. Cook: Surtout s'ils ont le malheur d'être de l'autre côté.

Le président: D'accord?

M. Mazankowski: D'accord.

[Texte]

The Chairman: You are satisfied, then.

Mr. Mazankowski: Yes.

The Chairman: All right.

Amendment agreed to

The Chairman: Now, the next amendment is at page 37.

Mr. McCain: Do not leave proposed Section 29, please.

The Chairman: Pardon?

Mr. McCain: Do not leave proposed Section 29, please.

The Chairman: Proposed Section 29?

Mr. McCain: That is the one you have just amended, I believe.

The Chairman: No. We just—

Mr. McCain: Well, I asked you if some time—

The Chairman: Hold it. Just give me a second.

Mr. Flis: A point of order, Mr. Chairman.

The Chairman: We were just amending proposed Section 22.

Mr. Flis: A point of order.

The Chairman: Mr. Flis.

Mr. Flis: Mr. Chairman, I do recall you did say that you would give Mr. McCain the last word after we passed the motion on proposed Section 29.

An hon. Member: Agreed.

Mr. Flis: That is all he wants.

The Chairman: Okay. Mr. McCain.

Mr. McCain: Mr. Chairman, I have taken the liberty to distribute a copy of a message which I received this afternoon from the Mayor of the City of Saint John. Now you and I, Mr. Chairman, are in a position of common interest here. One, I think we have to have the interest of New Brunswick at heart, and secondly, we have other ports with which we are concerned. However, I think each tub has to stand on its own bottom in this instance, and I would have to ask the committee to give favourable consideration to a motion that I would like to make in respect to this, and a remark or two to make afterwards.

With respect to the telex from the Mayor of Saint John, New Brunswick, I move that this committee give serious consideration to, and approval of, and recommend to the Minister of Transport, to permit the Port of Saint John and any other similarly affected port to begin operations with the passage of Bill C-92 under debt-free conditions. When I say debt-free conditions, I relate that to the business of shipping. I hope that is understood, and if not I would like to add that.

I would like to point out that there has been a great deal of discussion within this committee about the competitive nature

[Traduction]

Le président: Vous êtes d'accord.

M. Mazankowski: Oui.

Le président: Parfait.

L'amendement est adopté.

Le président: Passons maintenant à l'amendement à la page 37.

M. McCain: Nous n'en avons pas encore terminé l'article 29.

Le président: Vous dites?

M. McCain: Nous n'en avons pas encore terminé avec l'article 29.

Le président: Le projet d'article 29?

M. McCain: Celui qui vient d'être modifié.

Le président: Nous allons justement . . .

M. McCain: J'allais vous demander . . .

Le président: Un instant s'il vous plaît.

M. Flis: J'invoque le Règlement, monsieur le président.

Le président: Nous étions entrain d'étudier l'amendement à l'article 22.

M. Flis: J'invoque le Règlement.

Le président: Monsieur Flis.

M. Flis: Vous aviez promis de permettre à McCain de clore la discussions après que nous aurions adopté la motion sur l'article 29.

Une voix: D'accord.

M. Flis: C'est tout ce qu'il voulait.

Le président: Parfait. Monsieur McCain.

M. McCain: Monsieur le président, je me suis permis de faire distribuer des copies d'un message que j'ai reçu cet après-midi du maire de Saint-Jean. Nous avons un intérêt commun vous et moi en ce sens que nous tenons tous les deux au Nouveau-Brunswick et que nous nous intéressons également à d'autres ports. Mais nous devons chacun défendre notre propre position; aussi bien je demanderai au Comité de donner une suite favorable à une motion que j'ai à faire à ce sujet.

A la suite du télex adressé par le Maire de Saint-Jean, Nouveau-Brunswick, je propose que le Comité recommande au Ministre des Transports d'autoriser le port de Saint-Jean, et tout autre port se trouvant dans la même situation, de repartir à zéro du point de vue dettes lorsque le Bill C-92 aura été adopté. Il est bien entendu que ce que je viens de dire s'applique à toutes les transactions relevant de la navigation.

On a beaucoup parlé du caractère compétitif de la navigation dans le port de la côte ouest. La navigation est tout aussi

[Text]

of shipping on the west coast, and I support that. I have also mentioned earlier that there is an equally competitive situation south of the City of Saint John and in the eastern United States, as far south actually as Florida. Those ports are in fact competitive with business which might accrue to the Port of Saint John. If, however, the Port of Saint John is responsible for the repayment of capital of \$22 million over an unexplained period of time, this, I think, imposes a burden on it which will not be the burden of any other former National Harbours Board port.

The terms and conditions of the indebtedness are somewhat different from other terms and conditions. This I acknowledge, as the witness has earlier stated. But I do submit to you that in fairness I would ask the consideration of this committee for support for my motion, to recommend to the minister that all ports, all debts related to shipping in former National Harbours Board ports, be in fact paid off so that they may all start their business debt-free. In my Port of St. Andrews and your Port of Chatham, we are going to have to fight our battles for them afterwards. I personally have made it very clear to the City of Saint John that I totally support this message and that I am going to fight like a tiger to get more money in another port not very far from them in the Champlain Industrial Park in the town of St. Andrews.

So you and I are in the same boat; we both have our own battles to fight, Mr. Chairman. I do ask for your support for the principle port in the province.

• 2105

The Chairman: Mr. McCain, you may fight like a tiger, but I think you are going to have to find another jungle, because there is a very clear precedent that a committee cannot when considering a bill report anything to the House except the bill itself. Now, we might—

Mr. McCain: Except perhaps by unanimous consent.

The Chairman: No, not even by unanimous consent, Mr. McCain. We might have a discussion on your motion when we return to Clause 1, but we certainly cannot discuss it now in clause-by-clause study of the bill. Therefore, I would recommend to you that you withdraw your motion for the time being and that perhaps we could discuss it when we return to Clause 1.

Mr. McCain: Mr. Chairman, I have been quite congenial under your administration as chairman, but I believe we are discussing debt in this bill, or debt capability.

The Chairman: Not on this clause, no.

Mr. McCain: Well, it is the borrowing capability.

The Chairman: Okay, well—

Mr. McCain: And I would hope that you would, under those conditions, since we are talking about borrowing capability, which certainly involves indebtedness pretty directly, grant me the privilege of discussing this subject and placing this motion here.

[Translation]

compétitive au sud de Saint-Jean et dans l'est des États-Unis jusqu'en Floride. Ces ports font concurrence au port de Saint-Jean. Si toutefois le port de Saint-Jean était obligé de rembourser \$22 millions, cela représenterait pour lui une charge qui n'aurait pas d'équivalent pour les autres ports relevant du Conseil des ports nationaux.

Les modalités d'endettement du port de Saint-Jean diffèrent en effet de celles des autres ports ainsi que nos témoins nous l'ont expliqué. Je demanderai néanmoins aux membres du Comité d'appuyer ma motion visant à recommander au ministre que la totalité des dettes encourues pour les opérations de navigation par tous les ports relevant naguère du Conseil des ports nationaux soient passées par pertes et profits de façon à ce qu'ils puissent recommencer à zéro. Nous devons remettre à plus tard la lutte pour la défense des ports de St. Andrews et Chatham. Pour ma part j'appuie 100 p. 100 la requête de la ville de Saint-Jean et je compte lutter de toute mes forces pour obtenir de l'argent pour le port de St. Andrews dans le parc industriel de Champlain.

Nous nous trouvons donc dans des situations équivalentes vous et moi. C'est pourquoi je sollicite votre appui pour venir en aide au principal port de la province.

Le président: Je regrette monsieur McCain d'avoir à vous dire que lorsqu'un comité est saisi d'un projet de loi, son rapport à la Chambre doit obligatoirement porter sur ce projet de loi et sur rien d'autre.

M. McCain: Sauf s'il y a consentement unanime.

Le président: Non même pas dans ce cas-là monsieur McCain. Nous pourrions peut-être discuter de votre motion lorsque nous reprendrons l'article 1 mais en tout cas pas maintenant au moment de l'étude du bill article par article. Je vous propose donc de retirer votre motion pour l'instant et nous pourrions peut-être la reprendre au moment de l'étude de l'article 1.

M. McCain: Jusqu'à présent j'ai toujours suivi vos directives monsieur le président, mais il me semble qu'il est quand même question de dettes dans le présent bill.

Le président: Pas à cet article.

M. McCain: Mais bien lorsqu'il est question de la capacité d'emprunt.

Le président: Oui mais...

M. McCain: C'est pourquoi j'ose espérer que vous me permettez de discuter de cette question et de déposer ma motion puisqu'il est effectivement question des possibilités d'emprunter et qu'elles sont affectées par le niveau d'endettement.

[Texte]

The Chairman: Let me read to you citation 783 of *Beauchesne*.

Mr. Mazankowski: What does *Beauchesne* have to do with reports?

The Chairman: Nothing, but he has a lot to do with order. We hear about him all the time.

Mr. Deniger: Before you read *Beauchesne*, there is a small logic in the argument that Mr. McCain has brought.

The Chairman: I have no argument with that.

Mr. Deniger: I think, since we have agreed to have the minister here for the last session, that it would be wise for him to bring that to the minister's attention. I honestly do not think that proposed Section 29 of Clause 15, since it talks about the local ports' borrowing money from the corporation that a province—and we do not know the nature of the loan from the province to the port itself. It would be much better if it were asked of the minister when he were here.

Mr. McCain: If the Chair is willing to have the subject matter brought up and considered and my motion considered when the minister is here, that would be just fine, sure. Could you give me any idea of the time and date when he will be here, or are you going to finish the bill tonight so he will not be here?

The Chairman: No, we are not finishing the bill tonight, Mr. McCain. I can allay that fear.

Mr. McCain: That will be what? Tuesday?

The Chairman: I can allay here now, Mr. McCain, your fear that the bill might be completed tonight. I do not have that fear at all.

Mr. Siddon: Well, we are pretty close to being there, Mr. Chairman.

The Chairman: But, Mr. McCain, I think it is a proper subject to discuss, in fact, when the minister is here, but I still have to say to you that there is no authority that a committee of the House, when considering a bill, should report anything to the House except the bill itself.

Now you could move, and at an appropriate place, perhaps, when we return to Clause 1, an amendment, but we cannot on a bill make a substantive recommendation. That is a very clear ruling by Mr. Speaker Lamoureux in 1973.

An. hon. Member: Mr. Chairman, I believe Mr. McCain has agreed on that, provided we stand Clause 1, and he is allowed—

The Chairman: It is stood.

Mr. McCain: So do I have the support of the committee to reintroduce this for discussion in the presence of the minister?

The Chairman: I will give you an undertaking here and now, Mr. McCain, that when the minister is here you will have an opportunity to raise the issue.

[Traduction]

Le président: Je vais vous lire le chapitre 783 de *Beauchenes*.

M. Mazankowski: Qu'est-ce que *Beauchesne* vient faire là-dedans.

Le président: C'est notre fonctionnement qui en dépend.

M. Deniger: M. McCain n'a pas tout à fait tort.

Le président: Je n'en disconviens pas.

M. Deniger: Puisqu'il a été convenu que le ministre serait ici pour notre dernière réunion, je pense qu'on pourrait porter cette question à son attention. A l'alinéa 29 de l'article 15, il est question de permettre aux sociétés de port locales d'emprunter de l'argent aux provinces selon des modalités que nous ignorons. Je pense qu'il serait bon de poser la question au ministre.

M. McCain: J'espère donc que vous accepterez de soumettre ma motion lorsque le ministre sera ici. Pourriez-vous nous dire quand il sera ici et avez-vous l'intention de liquider le bill ce soir de façon à ce que cela ne puisse pas arriver.

Le président: N'ayez aucune crainte monsieur McCain il n'est pas question de terminer le bill ce soir.

M. McCain: C'est pour mardi alors?

Le président: Il n'y a aucune chance que l'étude du bill soit terminée ce soir monsieur McCain.

M. Siddon: Il ne reste plus tellement que ça monsieur le président.

Le président: Vous avez sans doute raison monsieur McCain de vouloir soulever cette question en présence du ministre; néanmoins je vous répète à nouveau qu'en principe le comité est tenu dans son rapport à la Chambre de traiter exclusivement du projet de loi dont il a été saisi.

Vous pourriez peut-être proposer votre amendement parce que nous rep^rendrons l'étude de l'article 1. Mais vous ne pouvez pas modifier le fond du bill conformément à une décision rendue par M. Lamoureux en 1973.

Une voix: M. McCain est d'accord à condition que l'article 1 soit réservé et qu'il puisse...

Le président: L'article 1 est réservé.

M. McCain: Donc le comité est d'accord pour que je soulève cette question en présence du ministre?

Le président: Je vous promets que vous aurez la possibilité de soulever cette question en présence du ministre.

[Text]

Mr. McCain: If you move that, I will give you the privilege of getting rid of me, because as you know there is another little hot dog in the fire.

The Chairman: As long as it is not a tiger in the jungle, we will let you go.

Mr. McCain: As long as I have your goodwill, that is all need tonight. Thank you.

The Chairman: Mr. Siddon.

Mr. Siddon: Mr. Chairman, just a question—

The Chairman: I am sorry, Mr. Siddon, I had already told Mr. Corbin I would recognize him, so I will recognize you next.

Mr. Corbin.

Mr. Corbin: I suppose the debate on this matter raised by Mr. McCain is, for all practical purposes, postponed until we get back to Clause 1 or the minister.

The Chairman: Correct.

• 2110

Mr. Corbin: But I do want to assure Mr. McCain, who raised this matter privately with me, that I am not indifferent to the concerns he expressed, and I have raised them with the department and I have asked them to make sure that the minister is well briefed on the background of this matter so we can have an intelligent and thorough discussion of it. So I am prepared to consider this, as usual, with an open mind and an open heart, and if there is anything possible in the world we can do to advance the cause of the Port of Saint John in the Province of New Brunswick, I can assure Mr. McCain I will be up at bat and swinging away.

Mr. McCain: I wanted to say, Mr. Chairman, that I did consult with Mr. Corbin, and with yourself, and I looked around and waited for him to return, because I am going to leave and so did he have to—no accusation. I apologize for bringing it up, but he was not here, and I thank him very much for his remarks.

The Chairman: Is this on the same topic, Mr. Siddon?

Mr. Siddon: Yes, it is, Mr. Chairman. It is a request for clarification. The clauses up to Clause 15 deal with amendments to the National Harbours Board Act. Clause 15 appends additional elements to the proposed new act, the proposed Canada Ports Corporation Act, and the proposed act as written in Clause 15 is amended by adding thereto a number of schedules. These include a number of unrelated matters, and I would like your ruling on whether an additional item, such as a Part VII or VIII or IX, which dealt with the pre-incorporation status of debts incurred by those harbour boards or local ports, might be accommodated in such an amendment as an additional schedule to Clause 15.

The Chairman: We run into the same problem we talked about earlier today, Mr. Siddon, and that is the royal recommendation, and when we are talking about—

[Translation]

M. McCain: Dans ce cas passons à autre chose car j'ai encore une petite affaire.

Le président: D'accord.

M. McCain: J'ai votre promesse c'est ce qui compte. Merci.

Le président: Monsieur Siddon.

M. Siddon: J'allais poser une question monsieur le président.

Le président: Je m'excuse monsieur Siddon mais j'avais donné la parole à M. Corbin.

Monsieur Corbin.

M. Corbin: Il faudra donc attendre que nous reprenions l'étude de l'article 1 et que le ministre soit ici pour discuter de la question soulevée par M. McCain.

Le président: C'est exact.

M. Corbin: Mais j'aimerais assurer M. McCain, qui s'est ouvert de cette question à moi en privé, que je ne suis pas indifférent à ses préoccupations, que j'en ai fait part au ministère et que j'ai demandé d'en informer le ministre de façon concrète afin que nous puissions avoir une discussion intelligente et approfondie. Je suis prêt donc à considérer cette question, du meilleur gré, selon mon habitude, et je peux garantir à M. McCain que je ferai l'impossible pour promouvoir la cause du port de Saint John au Nouveau-Brunswick.

M. McCain: Je voulais dire, monsieur le président, que j'ai posé la question à M. Corbin, et à vous-même, et que j'attendais qu'il revienne, étant donné que je dois quitter la réunion, comme il doit également le faire—ce n'est pas une accusation. Je m'excuse, mais il n'était pas ici, et je le remercie pour ses explications.

Le président: Cela fait-il partie du même sujet, monsieur Siddon?

M. Siddon: Oui, monsieur le président. Il s'agit d'un point de clarification, jusqu'à l'article 15, il est question d'amendements à la Loi sur le Conseil des ports nationaux. L'article 15 ajoute certains éléments à la nouvelle loi proposée, la Loi sur la Société canadienne des ports, qui est modifiée par l'adjonction d'un certain nombre d'annexes. Ces annexes traitent de problèmes fort divers, et j'aimerais que vous nous disiez si cette question supplémentaire, comme dans la partie VII ou VIII ou IX, du traitement des dettes contractées par les ports avant l'existence de la Société, pourrait être incluse dans un amendement sous forme d'annexe supplémentaire à l'article 15.

Le président: Cela me ramène au problème dont il a déjà été question aujourd'hui, monsieur Siddon, c'est-à-dire celui d'une recommandation royale, laquelle . . .

[Texte]

Mr. Siddon: We cannot be spending money.

The Chairman: When we talk about \$22 million, it is a substantial amount of money, so it would seem to me the appropriate thing to do would be to have that discussion when the minister is here.

Mr. Siddon: All right.

The Chairman: Then if members of this committee can convince the minister to add an additional clause or to include it in the previous clause, which does forgive certain debts, then I would suggest that the appropriate place to do that would be at the report stage.

Mr. Siddon: Okay.

The Chairman: Mr. McRae.

Mr. McRae: I just wanted to say that I would support—like Mr. Deniger, I see a great deal of merit in this discussion. The only reservation I have, and it is not a real reservation, because I would support what Mr. McCain and others want to do, is that we do not get labelled again as a government that wants to spend a lot of money. We are asking the government to lay out another \$22 million; which I accept; but I just want to make sure that that reservation is there.

Mr. Deniger: Mr. Siddon wants to give it from the Port of Vancouver.

The Chairman: Mr. Siddon, if that is the case, we will take it gratefully.

Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, I have some sympathy for this, being perhaps almost as familiar with the background as the members from New Brunswick themselves are, and I am more than prepared, and as a matter of fact anxious, to discuss this issue with the minister in the proper setting. But I suppose in fairness we should serve notice that while this is a unique debt, there is a case to be made for a lot of other quote, debts, unquote, that were made in the form of grants, because of great difficulty in getting or securing funds from the government. I will not mention more than just one of them, and that is the money that went into the Fairview Cove Terminal, to get it started and off the ground, with the assurances that moneys would be forthcoming as the matter developed. Well, indeed moneys were forthcoming, but on the basis and the strength of that, and to get the project going, Mr. Chairman, as you know, the province invested by way of grant or some other mechanism that did not entail debt.

As we get into discussion of this unique debt with the Port of Saint John—and it is a direct debt—these other matters are going to come up. So from a parochial and selfish point of view, I welcome the opportunity to raise the spectre of other kinds of debt, a debt such as was incurred by the Province of Nova Scotia with the Port of Halifax.

[Traduction]

M. Siddon: Nous ne pouvons pas nous permettre des dépenses supplémentaires.

Le président: Je pense que ces 22 millions de dollars sont une somme importante, il serait peut-être bon d'en discuter lorsque le ministre sera là.

M. Siddon: Entendu.

Le président: Si alors les membres du comité peuvent convaincre le ministre d'ajouter un article, ou d'inclure dans l'article d'origine la remise de certaines dettes, je pense que le meilleur moment serait l'étape du rapport.

M. Siddon: Très bien.

Le président: Monsieur McRae.

M. McRae: Je voulais dire que j'étais en faveur... Comme M. Deniger, je pense que cette discussion est très importante. Ma seule réserve, qui n'en est peut-être pas une—étant donné que je soutiendrais M. McCain et les autres—c'est que je n'aimerais pas voir encore le gouvernement critiqué pour gaspillage. Nous lui demandons de débloquer 22 millions de dollars; je le comprends; mais je voudrais m'assurer que l'on a bien entendu mes réserves.

M. Deniger: M. Siddon veut prélever cette somme sur le port de Vancouver.

Le président: S'il en est ainsi, monsieur Siddon, nous acceptons avec plaisir.

Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Monsieur le président, je comprends mes collègues, connaissant cette situation presque aussi bien que les députés du Nouveau-Brunswick, et j'attends avec impatience que nous puissions en discuter avec le ministre dans des conditions adéquates. Mais je pense qu'en toute équité nous devrions bien faire remarquer qu'en dépit du caractère exceptionnel de cette dette, il existe bien d'autres dettes, entre guillemets, qui ont été contractées sous forme de crédits, en raison de la difficulté qu'il pouvait y avoir à obtenir des fonds du gouvernement. Je ne citerai pour exemple que le cas du terminal de Fairview Cove, où des fonds ont dû être avancés pour lancer ce projet, avec l'assurance que l'on pourrait disposer du reste des fonds nécessaires pour l'achever. Et de fait les fonds ont pu être trouvés, mais uniquement à partir du moment où le projet a pu démarrer grâce à un investissement de la province sous forme de crédit ou sous toute autre forme qui excluait la notion de dette.

Au fur et à mesure que nous discutons de cette dette exceptionnelle concernant le port de Saint John—et il s'agit effectivement d'une dette contractée directement—ces autres cas évidemment font surface. Prêchant pour ma paroisse et parlant d'un point de vue très égoïste, je suis heureux de saisir cette occasion pour rappeler l'existence d'autres dettes, comme celle qui a été contractée par la province de Nouvelle-Écosse dans le cas du port de Halifax.

[Text]

And Halifax is not the only one. There are several others, and the slightest indication of acceding to the Port of Saint John will have some extraordinarily interesting position put forward—I hope not to the detriment of resolving, again, the uniqueness of the Saint John or the New Brunswick situation, but I thought perhaps I should forewarn.

• 2115

The Chairman: I suspect that that may be one of the bases upon which Mr. Speaker Lamoureux made the ruling, that when you go into the jungle you may find more than one tiger.

The next one is at page 37.

Mr. Cook: Mr. Chairman, I have two subamendments to the amendment that is being proposed.

The Chairman: The amendment has to be proposed before upon which Mr. Cook, and we would like to have it in writing, please.

Mr. Cook: You cannot have it in writing. It is deletions, that is all.

The Chairman: But it still should be in writing, otherwise how do I deal with it? You should have time to jot it down while Mr. Flis is moving this amendment.

Mr. Flis: Mr. Chairman, for the next amendment, I wish to draw the committee's attention to page 38, proposed Section 31. This amendment was handed out.

I move that Clause 15 of Bill C-92 be further amended by striking out lines 1 to 6 on page 38 and substituting the following:

31.(1) The accounts and financial transactions of a local port corporation shall be examined annually by an auditor to be appointed by the Governor in Council, on the recommendation of the Minister after consultation with the Board and the local board of the corporation, and the auditor so appointed shall be paid by the corporation.

(2) The Auditor General is eligible to be appointed auditor or joint auditor of the accounts and financial transactions of a local port corporation.

(3) The auditor is entitled to have access at all convenient times to all books, accounts, records and documents of a local port corporation and is entitled to require from the directors and officers of the corporation such information and explanations as he deems necessary.

(4) A local port corporation shall prepare or cause to be prepared in respect of each year financial statements of the corporation in accordance with the practices recommended by the Canadian Institute of Chartered Accountants.

(5) The auditor appointed under subsection (1) shall audit annually the financial statements referred to in subsection (4) and, in connection therewith, after due examination of the accounts and financial transactions of the local port corporation, shall report to its local board whether, in his opinion,

[Translation]

Et Halifax n'est pas le seul cas. Il y en a beaucoup d'autres. Et la moindre indication qu'on se rendra au désir du port de Saint-Jean aura des résultats fort intéressants. J'espère qu'on tiendra compte du caractère unique de la situation de Saint-Jean ou du Nouveau-Brunswick en général mais je tenais à faire cette mise en garde.

Le président: Je pense que c'est là un des éléments qui a modifié la décision de l'orateur Lamoureux, car c'est un exemple d'arme à double tranchant.

Passons maintenant à la page 37.

M. Cook: Monsieur le président, je voudrais proposer deux sous-amendements à l'amendement proposé.

Le président: Avant que vous ne proposiez votre sous-amendement, monsieur Cook, il faut proposer l'amendement. Pouvez-vous mettre votre sous-amendement par écrit.

M. Cook: Je ne puis rien écrire puisqu'il s'agit de supprimer quelque chose.

Le président: Pouvez-vous cependant présenter une motion à cet effet? Vous avez le temps car M. Flis doit lire l'amendement.

M. Flis: Monsieur le président, à l'occasion de cet amendement, je voudrais que les membres du Comité se reportent à la page 38, au projet d'article 31. On est entrain de distribuer l'amendement.

Je propose que l'article 15 du Bill C-92 soit modifié par substitution aux lignes 5 à 10, page 38, de ce qui suit:

31.(1) Les comptes et opérations financières de la société de port locale doivent être examinés chaque année par un vérificateur nommé par le gouverneur en conseil, sur recommandation du Ministre, après consultation du conseil et du conseil local. Le vérificateur ainsi nommé reçoit les honoraires que lui verse la société de port locale.

(2) Le Vérificateur général peut être nommé vérificateur ou co-vérificateur des comptes et opérations financières de la société de port locale.

(3) Le vérificateur peut, à tout moment raisonnable, consulter les livres, comptes, dossiers et documents de la société de port locale et réclamer de ces administrateurs et employés les renseignements et les explications qu'il juge nécessaire.

(4) Une société de port locale doit établir ou faire établir, pour chaque année, conformément aux recommandations de l'Institut canadien des comptables agréés, ses états financiers.

(5) Le vérificateur nommé conformément au paragraphe (1) doit, chaque année, vérifier les états financiers visés au paragraphe (4) et, relativement à ces états, après examen des comptes et opérations financières de la société de port locale, il doit présenter au conseil local, un rapport dans lequel il précise si, à son avis,

[Texte]

(a) the corporation has kept proper books of account;

and the auditor shall call attention to any other matters falling within the scope of his examination that in his opinion should be brought to the attention of the corporation.

(6) A local port corporation shall, as soon as possible, but in any case within three months after the termination of each year, submit to the Corporation an annual report in such form as the Corporation may prescribe, including the auditor's report under subsection (5).

That is as printed, Mr. Chairman: Subsections (1), (2), (3), (4), (5), (5)(a); and in (6), Mr. Chairman, deleting the word "calendar", in keeping with a similar motion made in Clause 13 for the Crown corporation.

The Chairman: Not quite. Mr. Flis.

Mr. Flis: For clarification, Mr. Chairman, when we moved a similar motion under Clause 13, there was a Forrestall-Benjamin amendment that went along. I assume that you will be accepting a similar amendment here. Thank you.

The Chairman: That is understood.

Mr. Cook.

Mr. Cook: I move a subamendment to proposed Clause 31.(1), which does not appear in the bill, but the inclusion of which in the bill the amendment calls for. My subamendment calls for the deletion of all words in the third line after "by an auditor to be appointed by". It would delete the words, "the Governor in Council, on the recommendation of the Minister after consultation with the Board and". The new subclause would read:

shall be examined annually by an auditor to be appointed by the local board of the corporation, and the auditor so appointed shall be paid by the corporation.

Surely to God, the government will allow a local ports board at least to appoint its own auditor. That is the purpose of the amendment.

The Chairman: Mr. Cook, I have to have the amendment in writing, please. All right.

Mr. MacRae.

• 2120

Mr. MacRae: I am not familiar with the exact meaning of the word "auditor". By using that term, do we mean an auditor in the sense of somebody who is a certified auditor—auditing company—or could someone presumably call anybody in and tell them to audit this thing? I do not know. I am just not sure what the answer is.

The Vice-Chairman: Yes, Mr. Campbell, please.

Mr. Campbell (Lasalle): Through you, Mr. Chairman, to the administrator. This clause, at first hearing, sounds reasonable. Is there any major reason why the local board could not

[Traduction]

(a) la société de port locale a tenu les livres de comptabilité appropriés;

dans le cadre de son examen, il doit signaler toute autre situation qui, à son avis, doit être portée à l'attention de la société de port locale.

(6) Aussitôt que possible, mais dans un délai de 3 mois après l'expiration de l'année, une société de port locale doit soumettre un rapport annuel à la Société en la forme que cette dernière peut prescrire, de même que le rapport du vérificateur visé au paragraphe (5).

Monsieur le président, il s'agit des paragraphes (1), (2), (3), (4), (5), (5)(a); et du paragraphe (6), duquel on a retranché le mot «civile», conformément à une motion semblable qui a été présentée à l'article 13 concernant la société de la Couronne.

Le président: Ce n'est pas tout à fait cela. Monsieur Flis.

M. Flis: En effet, à l'article 13, quand nous avons présenté une motion semblable, un sous-amendement l'accompagnait, présenté par MM. Forrestall et Benjamin. Je suppose que vous accepterez d'en faire autant ici. Merci.

Le président: C'est entendu.

Monsieur Cook.

M. Cook: Je voudrais proposer un sous-amendement à l'article 31.(1), car il découle logiquement de l'amendement qui vient d'être présenté. Mon sous-amendement porte que l'on supprime tout ce qui vient après la troisième ligne, suivant les mots «par un vérificateur nommé par». Il s'agirait de supprimer les mots «le gouverneur en conseil, sur recommandation du ministre, après consultation du conseil et.». L'article se lirait comme suit:

doivent être examinés chaque année par un vérificateur nommé par le conseil d'une société de port locale, et le vérificateur ainsi nommé reçoit les honoraires que lui verse la Société de port locale.

J'espère que le gouvernement consentira à ce que les conseils des sociétés de port locale nomment leur propre vérificateur. C'est le but de mon amendement.

Le président: Monsieur Cook, pouvez-vous me donner cet amendement par écrit, s'il vous plaît.

Monsieur MacRae.

M. MacRae: Je ne connais pas la signification exacte du mot «vérificateur». Lorsque nous parlons de vérificateur, faisons-nous référence à un vérificateur agréé, une entreprise de vérification ou est-ce que l'on pourrait tout simplement appeler quelqu'un pour demander de vérifier les comptes? Je ne le sais pas. Je ne connais pas la réponse.

Le vice-président: Oui, M. Campbell s'il vous plaît.

M. Campbell (LaSalle): Je m'adresse, par votre entremise monsieur le président, à l'administrateur. Au premier abord, cet article semble raisonnable. Pouvez-vous me dire pourquoi

[Text]

appoint its own auditors and pay, rather than have it appointed by the Governor in Council, by someone who really does not know the operations of the commission?

The Vice-Chairman: I think that question would be better answered by the parliamentary secretary.

Mr. Flis: Mr. Chairman, in the motion that I moved on behalf of the government, it clearly states that, on the recommendation of the minister after consultation with the board and the local board of the corporation. Really the initiative comes from the local board or corporation.

Mr. Cook: Why do you need it? Why cannot the local board at least appoint their own auditors?

Mr. Flis: It is coming from the local board.

Mr. Cook: Oh no, the minister is making the decision, not the local board.

The Vice-Chairman: The Governor in Council is making the decision.

Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: I am sensitive to Mr. Cook's concern. I have wondered about it, and we have pondered for a number of months now how we might deal with this. I had pretty much in my own mind come to the conclusion that the way you eliminate any suggestion of patronage with respect to something as sensitive as auditing, you do not like using that type of word with professional chartered accountants—or at least I have some hesitancy. I had come to the conclusion, Mr. Chairman, that the auditing, not only of the local ports, but of the corporation itself, shall be done by the Auditor General of Canada, period.

I say that because it seems to me they are going to have a variety and range of applications of this. I wonder if we are not just avoiding, as Mr. Mazankowski suggests, consistency and uniformity. I am wondering whether or not different attitudes towards central banking will allow for consistent reporting. I want to be careful that I am not directing any comment towards the professionalism of accountants and auditing firms, but rather towards the consistency in terms of reporting, whether they will deal with these matters in the same way. I have not moved the amendment simply because I tend generally to share the concern about autonomy.

Mr. Chairman, the second point with respect to the question of auditorship is that we do have an Auditor General. That is his work. It is the job and responsibility of the Auditor General to audit the accounts of Canada. They have, to the best of my knowledge, regional offices pretty well spread around the country.

The third point, by way of explanation, is why I hesitated to move an amendment that specified the Auditor General either should be a joint auditor or may be eligible for a joint audit is the duplication in manpower at a point in time when we

[Translation]

le conseil local ne pourrait pas nommer ses propres vérificateurs et payer leurs frais plutôt que de les faire nommer par le gouverneur en conseil, par quelqu'un qui ne connaît pas vraiment l'exploitation?

Le vice-président: Il vaudrait mieux je crois poser cette question au secrétaire parlementaire.

M. Flis: Monsieur le président, dans la motion que j'ai présentée pour le gouvernement, on précise que la nomination se fait sur recommandation du ministre après consultation avec le conseil national ou le conseil local. En définitive, l'initiative revient au conseil local.

M. Cook: Cet article est-il nécessaire? Pourquoi le conseil local ne peut-il nommer ses propres vérificateurs?

M. Flis: L'initiative vient du conseil local.

M. Cook: Mais le ministre prend la décision, ce n'est pas le conseil local.

Le vice-président: Le gouverneur en conseil prend la décision.

Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Je partage les préoccupations de M. Cook. Je songe à cette question depuis quelques mois et je cherche à savoir comment nous pourrions nous en sortir. J'en suis venu plus ou moins à la conclusion que pour éliminer toutes possibilités de patronage dans des situations délicates de vérifications, même si on n'aime pas parler de patronage pour des comptables agréés professionnels, j'en suis venu à la conclusion, monsieur le président, que la vérification des conseils locaux et du conseil national doit être faite par le Vérificateur général du Canada, point.

Je dis cela car il me semble qu'il y aura énormément d'applications possibles à cet article. Je me demande si nous ne cherchons pas tout simplement à éviter, comme le disait M. Mazankowski, l'uniformité. Je me demande si les divergences d'opinions à l'égard du concept d'une banque centrale ne modifieront pas le mode de présentation des rapports. Comprennez-moi bien, je ne veux certainement pas critiquer l'étiquette des comptables et des vérificateurs, je parle plutôt de l'uniformité de la présentation des rapports, je veux que les renseignements soient présentés tous de la même façon. Si je n'ai pas présenté l'amendement, c'est tout simplement que je me pose les mêmes questions au sujet de l'autonomie des ports locaux.

Deuxièmement, monsieur le président, toujours au sujet de la vérification, nous avons au Canada un vérificateur général. Le mandat du Vérificateur général comporte justement la vérification des comptes du Canada. Si j'ai bonne mémoire, il y a des bureaux régionaux du vérificateur général du Canada un peu partout dans les pays.

A titre d'explication, troisièmement, si j'hésite à présenter un amendement précisant que le Vérificateur général doit ou peut participer à la vérification conjointe, c'est que cela revient à doubler la main-d'oeuvre alors que nous devrions peut-être chercher à économiser.

[Texte]

perhaps should be concerned about spending large amounts of money.

[Traduction]

• 2125

It seems to me that, if you went with the auditor, period, it would not necessarily result in a large number of additional professional staff; but, if you had joint auditorship, of course, you are duplicating work and not necessarily achieving uniformity or consistency in reporting. It is reporting, down the road and over the years, that this committee will have to concern itself with.

These are just observations. I wonder whether, really, we are going in the right direction.

The Chairman: Okay. I have four people who have indicated their wish to speak on this.

Mr. Deniger.

Mr. Deniger: Just before I indicate that I might be willing to vote with him on his subamendment, if I could have the the benefit of hearing what Mr. Cook's second subamendment is, it might influence me in the way I vote on the first one.

Mr. Cook: May I answer his question?

The Chairman: Yes.

Mr. Cook: The second subamendment is in your proposed amended subsection (2), and it is merely a deletion again. I think it answers Mr. Forrestall's concern, because the way the line would read is as follows:

(2) The Auditor General is appointed auditor or joint auditor of the accounts and financial transactions of a local port corporation.

Mr. Deniger: That is good.

Mr. Cook: He is not "eligible to be", but "is" appointed. That is the other amendment. It means uniformity, because there is a joint auditor—

Mr. Siddon: Security.

Mr. Cook: —which means it does not overburden him and all sorts of things.

An hon. Member: It means you can watchdog the local auditor.

An hon. Member: Let us put the question.

The Chairman: Mr. Campbell.

Mr. Campbell (LaSalle): Mr. Chairman, maybe, as further discussion of what Mr. Forrestall mentioned with regard to the Auditor General, he could be the supreme appointee, but, as long as in the provision, as Mr. Cook mentioned, if the appointment is going to come from the Auditor General, he appoints someone within the region where the port is established. If it is going to be local autonomy, that is the way to do it, providing work for the people in that area, rather than leaving it to his discretion to pick someone who is from a major firm miles away and who knows nothing about the port.

Il me semble que si nous nous contentons d'un vérificateur, cela n'entraînera pas nécessairement une augmentation marquée du personnel professionnel; cependant s'il faut une vérification conjointe, eh bien on double le travail et on n'atteint pas nécessairement l'uniformité dans la présentation des rapports. Ce sont les rapports, au bout du compte, que nous devons en tant que comité, étudier.

Ce ne sont que des observations. Je me demande si vraiment nous nous sommes engagés dans la bonne direction.

Le président: D'accord. Il y a quatre personnes qui veulent intervenir à ce sujet.

Monsieur Deniger.

M. Deniger: Juste avant de dire que je voterai peut-être en faveur de ce sous-amendement, j'aimerais entendre encore une fois le deuxième sous-amendement de M. Cook car cela pourra influencer mon vote au sujet du premier sous-amendement.

M. Cook: Puis-je répondre à la question?

Le président: Faites.

M. Cook: Le deuxième sous-amendement porte sur votre projet d'amendement au paragraphe (2) auquel nous retirons quelque chose. Je crois que ce sous-amendement peut apaiser les craintes de M. Forrestall car il se lirait comme suit:

(2) Le Vérificateur général est nommé vérificateur ou covérificateur des comptes et opérations financières d'une société de port locale.

M. Deniger: C'est bien.

M. Cook: On ne dit pas que le Vérificateur général peut être nommé mais qu'il l'est. C'est le deuxième amendement. Cela donne une certaine uniformité car s'il y a covérification . . .

M. Siddon: De la sécurité.

M. Cook: Cela signifie qu'il n'est pas surchargé de travail.

Une voix: Cela signifie qu'on peut surveiller le vérificateur local.

Une voix: Passons au vote.

Le président: Monsieur Campbell.

M. Campbell (LaSalle): Monsieur le président, pour reprendre ce que disait M. Forrestall, au sujet du Vérificateur général, il serait le vérificateur suprême; cependant, comme le disait M. Cook, si la nomination est faite à partir du bureau du Vérificateur général, celui-ci nommera quelqu'un dans la région du port. Si nous voulons favoriser l'autonomie locale, nous devons procéder ainsi, pour donner du travail aux gens de la région, et non pas permettre d'embaucher un vérificateur d'une grande firme qui ne connaît rien au port.

[Text]

So I would tend to go along with Mr. Cook's recommendation that the local port . . . Or even if it had to be appointed by the Auditor General with regard to an auditor locally, I would go along with that. But, if that is not possible, then I would tend to support Mr. Cook that the local board appoint a local auditor to audit their books, and they pay them. It can be verified by the Auditor General at a later date.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, I have a question that perhaps the administration might clear up in my mind, because my mind is quite open to it. I do not want to get into duplication, and I do not want this committee to suggest to auditors around the country that we do not trust them.

If the bill remained silent on the Financial Administration Act, the Auditor General is eligible to be either auditor or joint auditor. The question I would like to ask the administrator is perhaps not one for the administrator to answer, but perhaps the Chair could answer it. If from time to time, in the examination of the reports that will flow to us as a result of amendments we have made, this committee be desirous of a greater or an altered or different reporting system, it might give us a greater insight into the operations of a port, from time to time. Is that possible?

Some hon. Members: Let us have the question.

The Chairman: No, no, just a minute. Mr. Corbin wanted to speak.

Mr. Corbin: I have a tendency to agree with the amendment, Mr. Chairman. That is all I wanted to say. I do not find anything wrong with the approach. I like it.

An hon. Member: The amendment, or the subamendment?

Mr. Corbin: The subamendment; Mr. Cook's amendment, the first one.

The Chairman: Okay.

Mr. Corbin: It is the first one, the amendment to proposed subsection (1).

The Chairman: Mr. Cook moved a subamendment taking out certain words, I understand.

Mr. McRae: Mr. Chairman, it seems to me that there was a question asked of the administrator, and he has not had a chance to answer it. I would not want to see this go by the board without that—

• 2130

The Chairman: Well, I do not want to either, Mr. McRae, and that is why I am resisting the pressure to put the question because Mr. Flis also wants to make a comment or ask a question—I am not sure which—but I wanted to recognize him as well.

Mr. Flis: It is to make a comment to try to answer Mr. Forrestall. I think he has a genuine concern where he wants

[Translation]

Donc, je serais plutôt favorable à la recommandation de M. Cook voulant que le port local . . . je serai même favorable à la nomination par le Vérificateur général du vérificateur sur place. Cependant, si cette façon de procéder n'est pas possible, alors j'aurai tendance à appuyer M. Cook lorsqu'il dit que les conseils locaux devraient nommer un vérificateur sur place pour étudier les livres et que le conseil local devrait payer les honoraires. Le Vérificateur général pourra vérifier tout cela plus tard.

M. Forrestall: Monsieur le président, je me pose une question à laquelle l'administrateur pourrait peut-être répondre, et j'aimerais bien avoir une explication. Je ne veux pas que nous recommandions le dédoublement du travail et je ne voudrais pas que les vérificateurs du Canada pensent que les membres du Comité ne leur font pas confiance.

Si le projet de loi ne faisait pas référence à la Loi sur l'administration financière, le Vérificateur général pourrait être nommé vérificateur ou covérificateur des comptes. Il ne revient peut-être pas à l'administrateur de répondre à ma question mais le président pourrait peut-être répondre. Si, au fil des ans, lors de l'étude des rapports qui nous seront présentés à la suite des amendements que nous apportons à la loi, si, donc, le Comité voulait que le système de présentation des rapports soit modifié, pour que nous puissions mieux comprendre l'exploitation portuaire, est-ce qu'on pourrait le faire?

Des voix: Passons au vote.

Le président: Non, non, un instant. M. Corbin veut prendre la parole.

M. Corbin: Monsieur le président, j'incline pour l'amendement. Je n'ai rien d'autre à dire. Cette approche me convient parfaitement.

Une voix: Vous parlez de l'amendement ou du sous-amendement?

M. Corbin: Du sous-amendement; le premier amendement présenté par M. Cook.

Le président: D'accord.

M. Corbin: Il s'agit du premier amendement au projet de paragraphe (1).

Le président: Si je comprends bien, M. Cook a présenté un sous-amendement pour biffer certains mots.

M. McRae: Monsieur le président, j'ai cru entendre une question posée à l'administrateur mais il n'a pas pu y répondre. Je ne voudrais pas qu'on oublie . . .

Le président: Je ne veux pas non plus, monsieur McRae, et c'est pourquoi j'essaie de ne pas autoriser la question, parce que M. Flis veut lui aussi faire un commentaire ou poser une question—je ne sais trop—mais je voulais lui donner la parole à lui aussi.

M. Flis: Je voudrais faire un commentaire pour tenter de répondre à M. Forrestall. Je pense qu'il soulève une question

[Texte]

the Auditor General to do the auditing, but I think in (2), we try to accommodate the opposition's concern as much as possible by putting that section (2) in, where the Auditor General is eligible to be appointed, or joint-auditor. I think that gives it a little more flexibility.

Mr. Forrestall: Well, then, the marine administrator might respond to the technical problem that I had as to whether or not we could call him in.

The Chairman: Mr. Sinclair, please.

Mr. Sinclair: Could Mr. Forrestall just repeat his question so I am sure I have it straight?

The Chairman: I think what he is asking is that if we are considering the annual report of the Ports Corporation and we want to call the Auditor General in to explain the audit, can we do so?

Mr. Sinclair: If the Auditor General is the auditor of the Canada Ports Corporation?

The Chairman: Yes.

Mr. Sinclair: Most certainly.

The Chairman: That is unequivocal as well.

Mr. Sinclair: I think it is usual practice in the appointment of auditors that that is a function of the shareholder, not the board of directors. I just bring that to the attention of the committee.

Mr. Cook: It is also the function of shareholders to run a company.

The Chairman: Is it?

Mr. Cook: They can change their officers any time they like.

The Chairman: Question is on the subamendment by Mr. Cook that all the words after "by", the second "by" in line 3, to the word "and" in line 5 be deleted. Am I correct, Mr. Cook?

Mr. Cook: Yes, sir.

The Chairman: All those in favour of the subamendment, please raise your hand.

Subamendment agreed to.

The Chairman: That is strike two, Mr. Cook.

Mr. Cook: There are some other people who are getting as tired as I am, I note.

Do you want the other subamendment now?

The Chairman: Yes, I think so.

Order, please.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman.

The Chairman: Yes.

[Traduction]

pertinente quand il dit vouloir que le Vérificateur général fasse la vérification, mais je pense qu'au paragraphe (2), nous essayons de tenir compte de l'opposition autant que possible en incorporant le paragraphe (2) où l'on dit que le Vérificateur général ou le Vérificateur général adjoint peut être nommé. Je pense que cela permet une plus grande souplesse.

M. Forrestall: Eh bien, l'administrateur des transports maritimes pourrait peut-être répondre à ma question technique de savoir si oui ou non nous pourrions le demander.

Le président: Monsieur Sinclair, s'il vous plaît.

M. Sinclair: Monsieur Forrestall pourrait-il répéter sa question pour que je la saisisse bien.

Le président: Je pense que ce qu'il demande c'est que... Si nous étudions le rapport annuel de la Société des ports et que nous voulons demander au Vérificateur général de nous expliquer la vérification, est-ce que nous sommes en droit de le faire?

M. Sinclair: Si le Vérificateur général est le vérificateur de la Société canadienne des ports?

Le président: Oui.

M. Sinclair: Absolument.

Le président: Il n'y a pas d'équivoque.

M. Sinclair: Je pense que la nomination des vérificateurs est une fonction qui appartient à l'actionnaire et non au conseil d'administration. Je voulais simplement porter cela à l'attention du Comité.

M. Cook: C'est aussi le rôle des actionnaires de diriger une société.

Le président: C'est vrai?

M. Cook: Ils peuvent remplacer leurs agents quand ils le veulent.

Le président: La question porte sur le sous-amendement proposé par M. Cook pour que tout ce qui suit le mot «by», le second «by» à la ligne 3, jusqu'au mot «ended» à la cinquième ligne soit supprimé. Est-ce exact monsieur Cook?

M. Cook: Oui monsieur.

Le président: Que tous ceux qui sont en faveur de ce sous-amendement lèvent la main.

Le sous-amendement est adopté.

Le président: En voilà deux, monsieur Cook.

M. Cook: Je vois qu'il y en a qui sont aussi fatigués que moi.

Voulez-vous qu'on passe à l'autre sous-amendement maintenant?

Le président: Je pense que oui.

A l'ordre, s'il vous plaît.

M. Sinclair: Monsieur le président.

Le président: Oui.

[Text]

Mr. Sinclair: Could you read out how the clause has been amended?

The Chairman: Yes.

31.(1) The accounts and financial transactions of a local port corporation shall be examined annually by an auditor to be appointed by the local board of the corporation and the auditor so appointed shall be paid by the corporation.

Mr. Cook: The second subamendment is in 31.(2), which now reads:

31.(2) The Auditor General is eligible to be appointed auditor or joint auditor of the accounts and financial transactions of a local port corporation.

The subamendment is to delete the words, "is eligible to be appointed auditor or", so that the new clause would then read:

31.(2) The Auditor General is joint auditor of the accounts and financial transactions of a local port corporation.

The Chairman: Mr. Cook, would that mean that he could not be the sole auditor?

Mr. Cook: I would presume so, that he would be a joint auditor of all local port corporations.

The Chairman: It seems to me then that prescribes the ability of the local port corporation to decide who their auditor will be.

Mr. Siddon: Well, he can be joint with himself.

The Chairman: That is conjoint.

Mr. Deniger: That would not seem to be in favour of local port autonomy.

Mr. Siddon: I knew you were going to get into a trap.

The Chairman: No, I am not. I asked the question in the interest of consistency.

Mr. Cook: Yes, the reason for the change is that it is so ruddy permissive the way it has been drafted, you may not have the Auditor General involved at all. I think the Auditor General has to have some involvement with the local ports corporations for consistency in each port in terms of—

• 2135

Mr. Campbell (LaSalle): He is going to have it anyway.

Mr. Siddon: We are going to have it anyway?

Mr. Campbell (LaSalle): Sure he is involved. He can check the records anyway, and verify things.

Mr. Siddon: I think it should be withdrawn.

Mr. Cook: Gentlemen, as a gesture of kindness, in view of the fact that you finally agreed with me on at least one change, giving a little bit of autonomy to the local port corporation, Mr. Chairman, I withdraw my subamendment if I can get consent.

[Translation]

M. Sinclair: Pourriez-vous lire l'article modifié?

Le président: Oui.

A la ligne 31.(1) les comptes et les transactions financières d'une société de ports locale doivent être examinés annuellement par un vérificateur devant être nommé par le Conseil local de la société, et le vérificateur ainsi nommé doit être rémunéré par la société.

M. Cook: Le deuxième sous-amendement porte sur le paragraphe 31.(2) qui se lit comme suit:

31.(2) le Vérificateur général peut être nommé vérificateur ou vérificateur adjoint des comptes et des transactions financières d'une société de ports locale.

Le sous-amendement vise à supprimer les mots «peut être nommé vérificateur ou», de sorte que le nouveau paragraphe serait libellé comme suit:

31.(2) le Vérificateur général est le vérificateur adjoint des comptes et des transactions financières d'une société de ports locale.

Le président: Monsieur Cook, est-ce que cela veut dire qu'il ne pourrait pas être le seul vérificateur?

M. Cook: Je pense qu'il pourrait être le vérificateur adjoint pour toutes les sociétés de ports locales.

Le président: Il me semble que cela empêcherait la société de ports locale de choisir son vérificateur.

M. Siddon: Il peut être vérificateur adjoint de lui-même.

Le président: Conjoint.

M. Deniger: Cela ne semblerait pas favoriser l'autonomie des ports locaux.

M. Siddon: Je savais que vous vous feriez prendre.

Le président: Non, je posais la question par souci de continuité.

M. Cook: Oui, je propose ce changement parce que le libellé est tellement souple que le Vérificateur général peut ne pas avoir à intervenir du tout. Je crois que le Vérificateur général a son mot à dire à propos des sociétés de port locales pour qu'il y ait une certaine cohérence dans chaque port à propos...

M. Campbell (LaSalle): De toute façon c'est ce qu'il fera.

M. Siddon: C'est ce qu'il fera?

M. Campbell (LaSalle): Bien sûr. Il peut vérifier les registres et autres.

M. Siddon: Je pense que cela devrait être rejeté.

M. Cook: Messieurs, par gentillesse, étant donné que vous êtes finalement tombés d'accord avec moi sur au moins une modification, en donnant un peu d'autonomie à la société de port locale, je retire mon sous-amendement si je peux obtenir un consentement unanime.

[Texte]

The Chairman: Is there unanimous consent?

Agreed.

Okay. It really did not have to be withdrawn, because I had not put it. Anyway, that has been dealt with.

Is there another sub-amendment?

An hon. Member: No.

Amendment agreed to.

The Chairman: What is next? Mr. Forrestall, I believe your amendment is next.

Mr. Forrestall: Which one is that?

The Chairman: New Sections 34.(1), 34.(2).

Mr. Forrestall: No, no. This went by the board. Mine has gone by the board, and I simply withdraw it.

The Chairman: Oh. But you are still next.

Mr. Campbell (LaSalle): Mr. Chairman.

The Chairman: Yes, Mr. Campbell.

Mr. Campbell (LaSalle): Time is running on. Maybe we should try to move ahead a little quicker, because we are going to be called to the vote. If we can get rid of this—except Clause 1—this evening, for expediency sake . . .

Mr. Forrestall: Here is one on page 52.

An hon. Member: What is your rush, Campbell?

The Chairman: Oh, well, we have others before that.

What about the one on page 38? Are you not going to move that, Mr. Forrestall?

Mr. Siddon: I think we should meet tomorrow morning.

The Chairman: Page 38 is okay. That is it, then, for Clause 15.

Clause 15 as amended agreed to.

The Chairman: Amen to that.

Clauses 16 and 17 agreed to.

On Clause 18.

The Chairman: Which clause, Mr. Forrestall?

Mr. Forrestall: Well, Mr. Chairman, I do not have an amendment, but I want to ask you to invite the administrator to give us two minutes on the impact on this clause of a study that is now being undertaken.

The Chairman: Which clause?

Mr. Forrestall: We are on Clause 18, are we not? Subclause 2.

The Chairman: Clause 18, right. Okay.

[Traduction]

Le président: Y a-t-il consentement unanime?

Accepté.

Bien. Il aurait très bien pu ne pas être retiré, étant donné que je n'avais pas mis la question aux voix. De toute façon, le problème est réglé.

Y a-t-il un autre sous-amendement?

Une voix: Non.

Amendement adopté.

Le président: Qu'a-t-il d'autre? Monsieur Forrestall, je crois que vous êtes le prochain à prendre la parole.

M. Forrestall: De quel amendement parlons-nous?

Le président: Des nouveaux paragraphes 34.(1), et 34.(2).

M. Forrestall: Non, non. Celui-ci a été rejeté. Je l'ai retiré.

Le président: Oh. Mais vous êtes toujours le prochain à prendre la parole.

M. Campbell (LaSalle): Monsieur le président.

Le président: Oui, monsieur Campbell?

M. Campbell (LaSalle): Le temps presse. Nous devrions peut-être essayer d'avancer un peu plus vite car nous allons devoir aller voter. Si nous pouvions expédier ces articles ce soir, à l'exception de l'article 1, . . .

M. Forrestall: En voici un à la page 52.

Une voix: Pourquoi êtes-vous si pressé, Campbell?

Le président: Bien, mais nous en avons d'autres avant celui-ci.

Et celui à la page 38? N'allez-vous pas le proposer, monsieur Forrestall?

M. Siddon: Je crois que nous devrions nous réunir demain matin.

Le président: Bien pour la page 38. Donc c'est terminé pour l'article 15.

L'article 15, modifié, est adopté.

Le président: Ainsi soit-il.

Les articles 16 et 17 sont adoptés.

Article 18.

Le président: Quel article, monsieur Forrestall?

M. Forrestall: Monsieur le président, je n'ai pas d'amendement à proposer, mais j'aimerais vous demander de bien vouloir inviter l'administrateur à nous dire en deux minutes quelles seraient les conséquences sur cet article d'une étude qui est actuellement en cours.

Le président: De quel article parlez-vous?

M. Forrestall: Nous sommes à l'article 18, n'est-ce pas? Paragraphe 2.

Le président: Article 18, bien.

[Text]

Mr. Forrestall: There is, as I understand, a fairly in-depth look being taken at these ports. I wonder if we are anticipating that report or whether the report being carried out by Mr. Hartlin has any impact here at all, or whether there is anything we may be anticipating that will be in his report. Are we premature? Do you have Mr. Hartlin's report with respect to this?

The Chairman: Mr. Sinclair.

Mr. Sinclair: I am not aware of any report by Mr. Hartlin.

If you are referring to our master plan studies that we are doing province by province, the amendments that are in here will facilitate the end results of those studies, the objective of which is to come up with a multi-year capital investment plan for the small ports in the country.

Mr. Forrestall: That is right. This facilitates and enhances, but in no way... That is fine; that is the answer I wanted, and I wanted it on the record.

Clause 18 agreed to.

• 2140

On Clause 19

The Chairman: Shall Clause 19 carry? If I can find it. It is on page 43.

Clause 19 agreed to.

Mr. Forrestall: We were talking about the wharfingers. Where are my wharfingers here...?

The Chairman: I do not know. Wharfingers—that is Clause 19. In any case it is page 43, Clause 19. Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: I have to ask, somewhat tongue in cheek, whether or not in 1982 we are prepared to go along with wharfingers and all of this type of thing. This was in the act, I guess, in 1876 or something. Is it there simply because it is the easiest and simplest way to deal with these hundreds of fellows who do a very useful piece of work? I just wonder why we import this process and this system. Is there not a better system? Is there not some way that we can make these people permanent employees, permanent part-time employees or something, so that they are not subject to the whims and vagaries of political life in Canada?

The question is: Is there not some way that we can rid ourselves of this archaic practice and perhaps professionalize it to the extent that in rural areas, Mr. Chairman, where we might have half a dozen wharfingers appointed under this act we might not give serious consideration to naming one or two who could do a good job and have some permanency attached to their position, as opposed to the present system? It just seems that this is a late 1700—probably 1500s in Britain—and whether it is applicable in 1982...

[Translation]

M. Forrestall: Si j'ai bien compris, je crois qu'une enquête approfondie est menée à propos de ces ports. Je me demande si ce rapport va bientôt être déposé ou si ce rapport rédigé par M. Hartlin aura quelque répercussion que ce soit ou si nous pouvons savoir ce que renfermera son rapport. Est-ce trop tôt? Disposons-nous du rapport de M. Hartlin à ce sujet?

Le président: Monsieur Sinclair.

M. Sinclair: Je ne connais pas de rapport fait par M. Hartlin.

Si vous faites allusion à nos études effectuées province par province, les amendements qui y figurent faciliteront les conclusions de ces études, dont l'objectif est de mettre sur pied un plan d'investissements échelonnés sur plusieurs années pour les petits ports du pays.

M. Forrestall: C'est exact. Cela facilite et améliore, mais en aucune façon... très bien; c'est ce que je voulais entendre pour que cela soit consigné au procès-verbal.

L'article 18 est adopté.

Article 19.

Le président: L'article 19 est-il adopté? Si je peux le trouver. C'est à la page 43.

L'article 19 est adopté.

M. Forrestall: Nous parlions des gardiens de quai. Où sont-ils?

Le président: Je ne sais pas. Les gardiens de quai... il s'agit de l'article 19. De toute façon, c'est à la page 43, article 19. Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Je voudrais demander, quelque peu ironiquement, si en 1982 nous sommes disposés à garder des gardiens de quai et ainsi de suite. Cela figurait dans la loi de 1876 je crois. Cela figure-t-il dans ce projet de loi car c'est la façon la plus facile et la plus simple de s'occuper de ces centaines de types qui effectuent un travail très utile? Je me demande pourquoi ce processus et ce système sont importants. N'existe-t-il pas un meilleur système? N'y a-t-il pas un moyen de faire de ces employés des employés permanents, des employés à temps partiel permanents ou quelque chose de ce genre, pour qu'ils ne soient pas à la merci de la vie politique du Canada?

Voilà la question que je me pose: n'existe-t-il pas un moyen qui nous permettrait de nous débarrasser de cette pratique archaïque et peut-être de la rendre un peu plus professionnelle dans la mesure où dans les régions rurales, monsieur le président, où il pourrait y avoir une demi-douzaine de maîtres de quai nommés en vertu de cette loi, nous pourrions peut-être envisager sérieusement d'en nommer un ou deux qui pourraient faire parfaitement l'affaire et qui pourraient devenir permanents, par opposition au système actuel? Il me semble que cette pratique date de la fin du XVIII^e siècle... probablement du XVI^e siècle en Grande-Bretagne... et si cela est toujours valable en 1982...

[Texte]

The Chairman: Mr. Forrestall, if I may comment on your suggestion—and I know you withdrew certain words which I am going to repeat—if the system has not been changed then I am too damned stupid to use it because I have had wharfingers, so-called, appointed in my constituency and I knew nothing about it until the appointment was done. I believe that the system you are talking about has been done away with, has it not, Mr. Sinclair?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, the point Mr. Forrestall and you have made is a valid one. We are moving part way towards that thing, but we will never entirely do away with wharfingers because they do perform a useful service in outlying areas where there just is not the ability to hire a full-time individual. But the suggestion that Mr. Forrestall made is in fact one that we are looking at very seriously now ourselves as to whether or not we can come up with a concept of an area harbour-master, make him a full-time employee and do away with some of the part-time jobs. But we will never do away with the whole concept of wharfinger. It does have a useful function in some areas.

The Chairman: Am I to understand from what you just said, Mr. Sinclair, that a wharfinger is a part-time employee?

Mr. Sinclair: Yes, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you. And what do you call a full-time employee who manages small ports? Harbour-master or port manager or what?

Mr. Sinclair: We use both terms, Mr. Chairman.

The Chairman: Okay, that helps to confuse me.

Mr. Campbell (LaSalle): Just a question, Mr. Chairman. Could Mr. Sinclair explain to us what a dram is?

The Chairman: A what?

Mr. Campbell (LaSalle): There is a raft, a rift, and it is marked a dram. What is a dram?

The Chairman: Where do you see that?

Mr. Campbell (LaSalle): Raft includes any raft, crib, dram, bag, boom of logs, timber, lumber of any kind—

• 2145

The Chairman: We are on Clause 19 now.

Mr. Campbell (LaSalle): The former parliamentary secretary to the Minister of Transport asked me, as past chairman, and and could not—

The Chairman: He is quite in order to ask you, but you are not in order to ask the witness at the moment. Order.

Clause 19 agreed to.

[Traduction]

Le président: Monsieur Forrestall, si je puis me permettre de commenter votre propos... et je sais que vous avez retiré certains propos que je vais répéter... si le système n'a pas été modifié, alors je suis trop idiot pour l'utiliser car des maîtres de quai, ainsi qu'on les appelle, ont été nommés dans ma circonscription et je ne savais rien sur eux avant leur nomination. Je crois que le système dont vous avez parlé a été supprimé, n'est-ce pas, monsieur Sinclair?

Mr. Sinclair: Monsieur le président, le point soulevé par M. Forrestall et le vôtre sont valides. C'est ce vers quoi nous nous acheminons, mais nous ne nous débarrasserons jamais des maîtres de quai car ils effectuent un service utile dans les régions limitrophes où on ne peut pas engager un individu à plein temps. Mais la suggestion proposée par M. Forrestall est étudiée par nos collaborateurs pour savoir si nous pouvons engager un maître de quai par région, le rendre permanent et se défaire de certains emplois à temps partiel. Mais nous ne nous débarrasserons jamais des maîtres de quai. Ils exercent une fonction très utile dans certaines régions.

Le président: Dois-je comprendre de ce que vous avez dit, monsieur Sinclair, qu'un maître de quai est un employé à temps partiel?

M. Sinclair: Oui, monsieur le président.

Le président: Merci. Et comment appelez-vous un employé à temps plein qui gère les petits ports? Un maître de quai, un directeur de quai, ou quoi?

M. Sinclair: Nous utilisons ces deux termes, monsieur le président.

Le président: Bien, comme cela, tout est confus dans mon esprit.

M. Campbell (LaSalle): Une question, monsieur le président. M. Sinclair pourrait-il nous expliquer ce qu'est un flotteur?

Le président: Un quoi?

M. Campbell (LaSalle): Il y a un radeau, un flotteur. Qu'est-ce qu'un flotteur?

Le président: Où voyez-vous cela?

M. Campbell (LaSalle): Radeau désigne tout radeau, cadre, flotteur, sague, pièce de bois, bois, bois de tout genre.

Le président: Nous étudions maintenant l'article 19.

M. Campbell (LaSalle): L'ancien secrétaire parlementaire du ministre des Transports m'a demandé, à titre d'ancien président, puisqu'il ne pouvait pas...

Le président: Il est tout à fait correct qu'il vous ait demandé de poser une question, mais vous enfreignez le règlement en posant une question au témoin en ce moment. Je vous rappelle à l'ordre.

L'article 19 est adopté.

[Text]

The Chairman: I think, having carried Clause 19, we are at an appropriate place to adjourn for the day if the committee agrees.

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Before we adjourn—you have agreed but I have not adjourned yet—what is the wish of the committee for future meetings?

An hon. Member: Tuesday morning.

The Chairman: Tuesday morning.

Mr. Campbell (Lasalle): Mr. Chairman, on Tuesday morning many members will be away and maybe you should just have a little discussion afterwards, before you decide on the Tuesday.

The Chairman: I can decide on my own, in any case. Actually, the committee gives me the authorization, after consultation, to decide on the time of the next meeting. I can tell you that it looks as though one more meeting might deal with the remaining amendments; that is not in any way to preclude or prejudge the discussion in the committee; but, judging from past performance, it looks as though we might in one more session complete the amendments.

I can tell you as well that the minister is available both Tuesday morning and Tuesday evening, possibly in the afternoon; we are not sure yet.

So could I suggest a morning and evening meeting on Tuesday?

Some hon. Members: Agreed.

An hon. Member: No.

The Chairman: Agreed?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Agreed, at 9.30 a.m. and 8 p.m., and we will deal with it from there.

Thank you very much. Thanks to the witnesses. At least the witnesses can console themselves with the thought that they do not have to go and vote.

The meeting is adjourned.

[Translation]

Le président: Puisque nous avons adopté l'article 19, c'est un moment opportun de lever la séance si le comité est d'accord.

Des voix: D'accord.

Le président: Avant de lever la séance—vous avez dit que vous êtes d'accord mais je ne l'ai pas encore fait—que veut faire le comité quant aux réunions futures?

Une voix: Mardi matin.

Le président: Mardi matin.

M. Campbell (LaSalle): Monsieur le président, beaucoup de députés seront absents mardi matin, et il vaudrait peut-être mieux en parler un peu avant de prévoir une réunion pour mardi.

Le président: Je peux prendre la décision moi-même, de toute façon. Le comité m'autorise, après consultation, de décider de la date de la prochaine réunion. J'ai l'impression que nous pourrions terminer l'étude des amendements lors d'une autre réunion. Je ne cherche pas du tout à préjuger des discussions du comité, mais je pense que ce sera possible.

Je puis également vous dire que le ministre est disponible mardi matin et mardi soir, et peut-être mardi après-midi. Nous n'en sommes pas certains pour le moment.

Puis-je donc proposer une réunion mardi matin et mardi soir?

Des voix: D'accord.

Une voix: Non.

Le président: Adopté?

Des voix: Adopté.

Le président: Nous allons donc nous réunir à 9h30 et à 20h00.

Merci beaucoup. Je remercie nos témoins. Ils peuvent au moins se consoler du fait qu'ils n'ont pas à aller voter.

La séance est levée.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Printing Office,
Supply and Services Canada,
45 Sacré-Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Imprimerie du gouvernement canadien,
Approvisionnement et Services Canada,
45, boulevard Sacré-Coeur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

WITNESSES—TÉMOINS

From the Department of Transport:

Mr. Gordon M. Sinclair, Administrator, Canadian Marine
Transportation Administration;

Mr. Denis Lefebvre, General Counsel.

Du ministère des Transports:

M. Gordon M. Sinclair, administrateur, Administration
canadienne du transport maritime;

M. Denis Lefebvre, avocat général.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 78

Tuesday, July 13, 1982

Chairman: Mr. Maurice A. Dionne

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 78

Le mardi 13 juillet 1982

Président: M. Maurice A. Dionne

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des*

Transport

Transports

RESPECTING:

Bill C-92, An Act to amend the National Harbours Board Act, the Government Harbours and Piers Act, the Harbour Commissions Act, the Canada Shipping Act and the Fishing and Recreational Harbours Act

CONCERNANT:

Bill C-92, Loi modifiant la Loi sur le Conseil des ports nationaux, la Loi sur les ports et jetées de l'État, la Loi sur les Commissions de port, la Loi sur la marine marchande et la Loi sur les ports de pêche et plaisance

APPEARING:

The Honourable Jean-Luc Pepin,
Minister of Transport

COMPARAÎT:

L'honorable Jean-Luc Pepin,
Ministre des Transports

WITNESS:

(See back cover)

TÉMOIN:

(Voir à l'endos)



First Session of the
Thirty-second Parliament, 1980-81-82

Première session de la
trente-deuxième législature, 1980-1981-1982

STANDING COMMITTEE ON
TRANSPORT

Chairman: Mr. Maurice A. Dionne

Vice-Chairman: Mr. Pierre Deniger

Berger	Corriveau
Benjamin	Côté (Mrs.)
Bockstael	Dion (<i>Portneuf</i>)
Cook	Flis
Corbin	Forrestall

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: M. Maurice A. Dionne

Vice-président: M. Pierre Deniger

Messrs. — Messieurs

Fraser	Mitchell (M ^{me})
MacBain	Nowlan
McCain	Siddon
McDermid	Turner—(20)

(Quorum 11)

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 65(4)(b)

On Monday, July 12, 1982:

Mr. Nowlan replaced Mr. Mazankowski.

On Tuesday, July 13, 1982:

Mr. Lapierre replaced Mr. Olivier;
Mr. Bachand replaced Mr. Dion (*Portneuf*);
Mrs. Côté replaced Mr. Lapierre;
Mr. Dion (*Portneuf*) replaced Mr. McRae;
Mr. Dionne (*Chicoutimi*) replaced Mr. Campbell (*LaSalle*);
Mr. Benjamin replaced Mr. Fulton;
Mr. Berger replaced Mr. Bachand;
Mr. Corriveau replaced Mr. Dionne (*Chicoutimi*).

Conformément à l'article 65(4)b) du Règlement

Le lundi 12 juillet 1982:

M. Nowlan remplace M. Mazankowski.

Le mardi 13 juillet 1982:

M. Lapierre remplace M. Olivier;
M. Bachand remplace M. Dion (*Portneuf*);
M^{me} Côté remplace M. Lapierre;
M. Dion (*Portneuf*) remplace M. McRae;
M. Dionne (*Chicoutimi*) remplace M. Campbell (*LaSalle*);
M. Benjamin remplace M. Fulton;
M. Berger remplace M. Bachand;
M. Corriveau remplace M. Dionne (*Chicoutimi*).

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, JULY 13, 1982

(121)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 8:08 o'clock p.m. this day, the Chairman, Mr. Dionne (*Northumberland—Miramichi*) presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Berger, Benjamin, Bockstael, Cook, Corriveau, Mrs. Côté, Messrs. Dion (*Portneuf*), Dionne (*Chicoutimi*), Flis, Forrestall, MacBain, McCain, Mrs. Mitchell, Messrs. Siddon and Turner.

Other Member present: Mr. Mayer.

Appearing: The Honourable Jean-Luc Pepin, Minister of Transport.

Witness: From the Department of Transport: Mr. Gordon M. Sinclair, Administrator, Canadian Marine Transportation Administration.

The Committee resumed consideration of Bill C-92, An Act to amend the National Harbours Board Act, the Government Harbours and Piers Act, the Harbour Commissions Act, the Canada Shipping Act and the Fishing and Recreational Harbours Act.

On Clause 20

By unanimous consent, Clause 20 was allowed to stand.

By unanimous consent, the Committee reverted to Clause 1.

The Minister and the witness answered questions.

Clause 1 carried.

By unanimous consent, the Committee reverted to Clause 20.

It was agreed,—That the document entitled, "National Harbours Board Debt," submitted by Mr. Sinclair, Administrator, Canadian Marine Transportation Administration, Department of Transport, be printed as an appendix to this day's Minutes of Proceedings and Evidence. (*See Appendix "TRPT-30"*).

At 10:15 o'clock p.m., the Committee adjourned until 3:30 o'clock p.m., Wednesday, July 14, 1982.

PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 13 JUILLET 1982

(121)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 20h08 sous la présidence de M. Dionne (*Northumberland—Miramichi*) (président).

Membres du Comité présents: MM. Berger, Benjamin, Bockstael, Cook, Corriveau, M^{me} Côté, MM. Dion (*Portneuf*), Dionne (*Chicoutimi*), Flis, Forrestall, MacBain, McCain, M^{me} Mitchell, MM. Siddon et Turner.

Autre député présent: M. Mayer.

Comparaît: L'honorable Jean-Luc Pepin, ministre des Transports.

Témoin: Du ministère des Transports: M. Gordon M. Sinclair, administrateur, Administration canadienne du transport maritime.

Le Comité reprend l'étude du Bill C-92, Loi modifiant la Loi sur le Conseil des ports nationaux, la Loi sur les ports et jetées de l'État, la Loi sur les commissions de ports, la Loi sur la marine marchande et la Loi sur les ports de pêche et plaisance.

Quant à l'article 20;

Du consentement unanime, l'article 20 est réservé.

Du consentement unanime, le Comité revient à l'étude de l'article 1.

Le ministre et le témoin répondent aux questions.

L'article 1 est adopté.

Du consentement unanime, le Comité revient à l'étude de l'article 20.

Il est convenu,—Que le document intitulé, «Redevances du Conseil des ports nationaux», soumis par M. Sinclair, administrateur, Administration canadienne du transport maritime, ministère des Transports, soit joint aux procès-verbal et témoignages de ce jour. (*Voir Appendice «TRPT-30»*).

A 22h15, le Comité suspend ses travaux jusqu'au mercredi 14 juillet 1982, à 15h30.

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

EVIDENCE

*(Recorded by Electronic Apparatus)**[Text]*

Tuesday, 13 July, 1982

• 2008

The Chairman: Order, please. Had we a quorum at the beginning, it was my intention to suggest that we revert to Clause 1 on condition that we pass it; however, as members know, we are resuming consideration of Bill C-92, and we are on Part II, Clause 20. In my opinion, we can hear the minister even on Clause 20, and range over the total aspect of the bill.

On Clause 20

The Chairman: We may have to be a little careful in that regard procedurally, but I am sure the Chair will exercise the judgment that it is an important bill. It is important that we hear from the minister again, and that those members with questions to put to him have an opportunity to do so, and to hear his responses. The purpose of the meeting basically is that very aspect: to hear from the minister. We welcome him here.

• 2010

I am now taking names of those members who wish to speak during this session. I might advise members that we have sent out notices of a meeting for tomorrow afternoon to return to clause-by-clause study of the bill. We will make a judgment at that time as to whether more meetings will be necessary.

Mr. Minister, we welcome you. If you have an opening statement to make I would invite you to make it now. Following that, the first intervener will be Mr. Cook. Mr. Minister, please.

Hon. Jean-Luc Pepin (Minister of Transport): I have just a couple of sentences. I rejoice in the progress which has been made. I put my hope in the progress that is to come. I am not exaggerating, or hardly, when I say that the eyes of the maritime community are on this committee. Almost every day I receive telegrams expressing the hope that this bill will pass soon. A number of people and members of the committee are as aware of it as I am; some of them are even more aware of it than I am. A number of people have been waiting for years for this committee, and I hope that we can report progress and take it through the House of Commons before the summer recess. Thank you, Mr. Chairman.

Vous êtes charmant, comme d'habitude!

Le président: Merci, monsieur le ministre. Vous êtes bref...

M. Pepin: ... Comme d'habitude!

The Chairman: Now we do have a quorum, so I would like to suggest to the committee that, in order to be perfectly correct procedurally, we stand Part II, Clause 20, and revert to

TÉMOIGNAGES

*(Enregistrement électronique)**[Translation]*

Le mardi 13 juillet 1982

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît. Si au début de la séance, nous avions eu le quorum, j'aurais voulu proposer de revenir à l'article 1 à la condition que nous l'adoptions; cependant, comme les députés le savent, nous reprenons l'étude du projet de loi C-92 et nous sommes rendus à la partie II, article 20. Et je pense que nous pouvons entendre les témoignages du ministre à l'article 20 et lui permettre de traiter de l'ensemble du projet de loi.

Article 20.

Le président: Il nous faudra peut-être être quelque peu prudent pour ce qui est de la procédure, mais je suis convaincu que le président reconnaîtra qu'il s'agit d'un projet de loi important. Il importe de recevoir une fois encore le ministre pour que les députés qui veulent lui poser des questions puissent le faire et que le ministre puisse répondre. C'est précisément la raison pour laquelle le comité a été convoqué. Nous souhaitons la bienvenue au ministre.

Je prends maintenant en note les noms des membres qui voudront prendre la parole aujourd'hui. J'aimerais dire aux députés que nous avons envoyé cet après-midi des avis de convocation pour demain après-midi afin de reprendre l'étude article par article du projet de loi. Nous verrons demain s'il faut prévoir d'autres séances.

Monsieur le ministre, nous vous souhaitons la bienvenue. Je vous invite maintenant à faire votre déclaration liminaire. Le premier membre du comité à prendre la parole sera M. Cook. Monsieur le ministre, vous avez la parole.

L'honorable Jean-Luc Pepin (ministre des Transports): Je serai très bref. Je me réjouis des progrès qui ont été faits. J'espère que le travail qui reste à faire se fera tout aussi rapidement. J'exagère à peine si je dis que les différents intervenants du milieu maritime ont les yeux rivés sur le comité. Je reçois presque tous les jours des télégrammes demandant que le projet de loi soit adopté rapidement. Bon nombre de personnes et les membres de ce comité le connaissent tout aussi bien que moi; certains le connaissent même mieux que moi. Un certain nombre de personnes réclament depuis des années ce projet de loi et j'espère que nous pourrions le faire passer en Chambre avant le congé estival. Merci monsieur le président.

You are charming, as usual.

The Chairman: Thank you, Mr. Minister. You were to the point...

Mr. Pepin: ... as usual!

Le président: Nous avons maintenant le quorum et j'aimerais proposer aux membres du comité, pour que nos délibérations soient impeccables, que nous réservions l'article 20 de la

[*Texte*]

Clause 1 of the bill and, upon the completion of this evening's session, we pass Clause 1. Is that agreed?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: I know there is a perfectly good reason why we stood Clause 20, but I—

An hon. Member: No. We reached that point.

The Chairman: We are on Clause 20, and I am asking that it be stood now so that we can revert to Clause 1. We stood Clause 1 so that we would have a wide-open forum when the minister returned. That is why we stood it originally. I have now suggested that we go back to Clause 1 on the understanding that we pass it and will not have to revert to it again, which is awkward procedurally. Then we can still have the wide-ranging discussion tonight.

Mr. Forrestall: Okay, sir, whatever you say.

The Chairman: Is that agreed?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Agreed by unanimous consent. Thank you.

Clause 20 allowed to stand.

The Chairman: Mr. Cook, please but, before you start, just one further word. I would suggest that we have 15-minute interventions tonight. Is that agreed?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Mr. Cook.

Mr. Cook: Mr. Minister, you were quite brief in your opening statement. I should inform you that you have some other telegrams coming, I understand, which are not as favourable as those you mentioned. I am sure you have had some already which you failed to mention as well, which are not necessarily of that favour.

I would appreciate it, sir, if your answers to my questions would be "yes" or "no", or very brief if you wish to explain. I will give you an opportunity if there are any of the 15 minutes left for a further statement at the end of the questions. But my questions have been phrased basically in a yes-or-no manner. I simply want to get on record a number of things which are contained in this bill in a form which can be easily understood.

Question 1, sir, yes, or no: Does the minister have the power and authority to issue binding directives to the Canada Ports Corporation?

Mr. Pepin: Yes, but, you know, that is a bit stupid.

Mr. Cook: Question 2, yes or no: Does the minister have the power and authority to select members of the local advisory committees?

[*Traduction*]

Partie II et que nous revenions à l'article 1 du projet de loi; à la fin de la séance ce soir, nous adopterons l'article 1. Êtes-vous d'accord?

Des voix: D'accord.

Le président: M. Forrestall.

M. Forrestall: Je sais qu'il y a une excellente raison pour laquelle nous avons réservé l'article 20, mais je . . .

Une voix: Non, nous en avons déjà discuté.

Le président: Nous sommes à l'article 20, et je demande que cet article soit réservé pour que nous puissions revenir à l'article 1. Nous avions réservé l'article 1 pour nous donner la possibilité d'avoir une discussion très large lorsque le ministre viendrait. C'est pourquoi nous avons réservé cet article. Je propose maintenant que nous revenions à l'article 1 à condition que nous l'adoptions et que nous n'ayons pas à y revenir encore une fois, ce qui serait plutôt malencontreux du point de vue de la procédure. Ainsi, nous pouvons quand même avoir notre discussion ce soir.

M. Forrestall: D'accord monsieur, comme vous voulez.

Le président: Êtes-vous d'accord?

Des voix: D'accord.

Le président: Nous avons le consentement unanime. Merci.

L'article 20 est réservé.

Le président: Monsieur Cook, mais j'aimerais faire une dernière intervention avant de vous laisser la parole. Je propose que ce soir, nous limitions les interventions à 15 minutes. Êtes-vous d'accord?

Des voix: D'accord.

Le président: Monsieur Cook, vous avez la parole.

M. Cook: Monsieur le ministre, votre déclaration liminaire a été très brève. J'aimerais vous dire que vous recevrez d'autres télégrammes qui ne seront pas aussi favorables au projet de loi. Je suis convaincu que vous en avez d'ailleurs déjà reçus mais que vous ne nous en avez pas parlé.

J'aimerais, monsieur, que vous répondiez à mes questions par un «oui» ou un «non» ou alors que vos explications soient très brèves. Si je pose toutes mes questions avant que mes 15 minutes ne soient écoulées, vous pourrez donner d'autres explications. Je poserai mes questions de façon à recevoir en réponse un «oui» ou un «non». Je veux simplement recevoir des réponses au sujet de certaines dispositions de ce projet de loi pour que nous puissions bien les comprendre.

Première question, répondez-moi par oui ou par non: le ministre peut-il émettre à l'intention de la Société canadienne des ports des directives qu'elle sera tenue de respecter?

M. Pepin: Oui, mais vous savez, c'est un peu stupide.

M. Cook: Question 2, oui ou non: est-ce que le ministre a le pouvoir de choisir les membres des comités consultatifs locaux?

[Text]

Mr. Pepin: He has the authority to appoint them by order in council.

Mr. Cook: Thank you.

Yes or no: Does the Governor in Council, on the recommendation of the minister, have the power and authority to appoint the directors of the Canada Ports Corporation, other than the chairman, vice-chairman, and president?

Mr. Pepin: I think he has authority to appoint all members of the Canada Ports Corporation.

Mr. Cook: Yes or no: Does the Governor in Council have the power and authority to determine the qualifications of the directors of the Canada Ports Corporation?

Mr. Pepin: The qualifications are in the proposed act.

Mr. Cook: Bill C-92, page 6, Clause 2, proposed Section 3.14(3), lines 36 to 41, sir, gives the Governor in Council the power and the authority to determine the qualifications. Yes or no?

Mr. Pepin: Yes, on the basis of what is said in the law.

Mr. Cook: Yes or no: Does the Governor in Council, on the recommendation of the minister, have the power and authority to appoint the chairman, vice-chairman, and president of the Canada Ports Corporation?

Mr. Pepin: Yes, under the law.

Mr. Cook: Yes or no—

The Chairman: Just a minute, Mr. Cook.

You can say yes or no if you like, but there is no stipulation that a minister or any witness has to answer yes or no. I just want to put that on the record. If the minister wishes to elaborate on an answer beyond the yes or no, he is perfectly free to do so.

Mr. Cook: As I suggested at the beginning, I would appreciate it if he would hold any explanatory remarks until we are finished with the questions, because I have 15 minutes. I have a number of important points to make, and a yes-or-no answer does give me the answer, because it depends on the proposed act.

Yes or no: Does the Governor in Council have the power and authority to issue directions to a Local Port Corporation requiring it to make amendments to its bylaws?

Mr. Pepin: Yes. On the previous one, I should have said that the appointment of the chairman and the vice-chairman of the Canada Ports Corporation is done after consultation with the members of that corporation.

Mr. Cook: Nevertheless, the power is there.

Mr. Pepin: Sure.

Mr. Cook: Yes or no: Does the Canada Ports Corporation have the power and authority to issue binding directives to a Local Port Corporation?

Mr. Pepin: Yes.

[Translation]

M. Pepin: Il a le pouvoir de les nommer par décret en conseil.

M. Cook: Merci.

Oui ou non: est-ce que le gouverneur en conseil, sur recommandation du ministre, a le pouvoir de nommer les directeurs de la Société canadienne des ports?

M. Pepin: Je crois qu'il a le pouvoir de nommer tous les membres de la Société canadienne des ports.

M. Cook: Le gouverneur en conseil a-t-il donc réellement le pouvoir de définir les qualités requises des membres du conseil d'administration de la Société canadienne des ports?

M. Pepin: Les conditions sont énoncées dans le projet de loi.

M. Cook: A la page 6, article 2, projet de paragraphe 3.14(3), lignes 36 à 41, du bill C-92, le gouverneur en conseil se voit conférer le pouvoir de déterminer la représentativité. Oui ou non?

M. Pepin: Oui, d'après ce qui figure dans la loi.

M. Cook: Oui ou non: est-ce que le gouverneur en conseil, sur recommandation du ministre, a le pouvoir de nommer le président, le vice-président et le directeur de la Société canadienne des ports?

M. Pepin: Oui, en vertu de la loi.

M. Cook: Oui ou non . . . ?

Le président: Un instant, monsieur Cook.

Vous pouvez continuer à dire oui ou non si vous voulez, mais il n'y a rien qui oblige le ministre ou n'importe quel témoin à répondre par oui ou par non. Je tiens à le préciser. Si le ministre souhaite développer une réponse, il est parfaitement libre de le faire.

M. Cook: Comme je l'ai dit au début, j'aimerais qu'il réserve ses explications jusqu'à ce que nous ayons terminé les questions, parce que je n'ai que 15 minutes. J'ai beaucoup de questions importantes à poser et comme elles portent toutes sur le projet de loi, il me suffit d'une réponse par oui ou par non.

Oui ou non: est-ce que le gouverneur en conseil a le pouvoir d'émettre des directives à l'intention d'une société de port locale pour exiger une modification de ses règlements?

M. Pepin: Oui. Au sujet de la question précédente, j'aurais dû vous dire que la nomination du président et du vice-président de la Société canadienne des ports se fait après consultation avec les membres de cette société.

M. Cook: Pourtant, le pouvoir existe.

M. Pepin: Sans doute.

M. Cook: Oui ou non: est-ce que la Société canadienne des ports a le pouvoir d'émettre des directives obligatoires à l'intention d'une société locale de port?

M. Pepin: Oui.

[Texte]

Mr. Cook: Yes or no: Does the Governor in Council have the power and authority to determine the rate of interest a local port corporation shall be paid on any loans made by a Local Port Corporation to the Canada Ports Corporation?

Mr. Pepin: That is determined by the rate of interest that is applicable at the time. I cannot in a period of 16 or 17 per cent interest rates pay the Local Port Corporation 6 or 7 per cent. It is determined by the rate of interest prominent at the time.

Mr. Cook: There has been an amendment to that, Mr. Minister. I would point out to the minister, you may be unaware that that amendment was passed.

Mr. Pepin: I said . . . I should have said—

Mr. Cook: The actual words—

The Chairman: Order, please.

Mr. Minister.

Mr. Pepin: Mr. Cook, I know you want to get in as many questions as you can, but it is normal that I should consult with my immediate advisers just to finish the sentence. On the previous sentence on the rate of interest, it would be determined by the Department of Finance which would take into account the conditions of the day.

The Chairman: May I advise Mr. Cook that there is always the possibility of a second round and that traditionally in this committee the Chair has not acted in an arbitrary manner to cut somebody off precisely at 14 minutes and 59 seconds.

Mr. Cook: We are getting there, sir.

Mr. Pepin: On a point of privilege, I have a correction to make. The power to issue a directive, I am told by my lawyer, applies to the Canada Ports Corporation; it does not apply to the Local Port Corporation. It is a correction of a mistake on my part.

Mr. Cook: Dealing with the rate of interest to be paid on the loans, there was an amendment to Bill C-92 passed in this committee, and I will only deal with Clause 10, proposed Section 14.(3) at page 16, and only the ending line of it:

providing for the determination of the interest payable on, and the maximum periods of, those loans;

That is a power.

My next question, yes or no: Will the present NHB group of ports no longer enjoy the legally entrenched privilege under the provisions of Bill C-92 of having separate accounts kept for each port under the jurisdiction of the Canada Ports Corporation and no longer will the revenues derived from each port be assigned exclusively for the purpose of each such port?

Mr. Pepin: They have the right to have separate accounts with the Canada Ports Corporation.

• 2020

Mr. Cook: I would refer you to amendments to Section 31 of the National Harbours Board Act, Clause 13 of Bill C-92.

[Traduction]

M. Cook: Oui ou non: est-ce que le gouverneur en conseil a le pouvoir de déterminer le taux d'intérêt qui sera payé par une société locale de port qui contracte un emprunt auprès de la Société canadienne des ports?

M. Pepin: Cela est déterminé par le taux d'intérêt en cours à ce moment-là. A cette époque le taux d'intérêt était de 17 p. 100, je ne peux pas me permettre de payer à la société locale de port 6 ou 7 p. 100. Cela est déterminé par le taux d'intérêt en vigueur à ce moment-là.

M. Cook: Monsieur le ministre, il y a eu un amendement à cette clause et je signale au ministre qu'il ignore peut-être, que l'amendement a été adopté.

M. Pepin: J'aurais dû dire . . .

M. Cook: Très exactement . . .

Le président: A l'ordre, je vous en prie.

M. le ministre.

M. Pepin: Monsieur Cook, je sais que vous voulez poser le plus grande nombre de questions possible mais vous devez aussi me permettre de consulter mes conseillers également de finir mes phrases. J'étais en train de vous dire à propos du taux d'intérêt qu'il serait déterminé par le ministère des Finances qui se fonderait sur les conditions du jour.

Le président: Je rappelle à M. Cook qu'il a toujours la possibilité d'un second tour et que le président de ce comité n'a pas l'habitude de couper arbitrairement la parole aux gens au bout de 14 minutes et 59 secondes exactement.

M. Cook: Mais nous y venons.

M. Pepin: Une question de privilège: j'ai une correction à faire. Le pouvoir d'émettre une directive, d'après mon avocat, s'applique à la Société canadienne des ports et non pas aux sociétés locales de port. C'est une erreur que j'avais faite.

M. Cook: A propos du taux d'intérêt sur les prêts, un amendement au bill C-92 a été adopté et je ne vous parlerai que de l'article 10, projet d'article 14.(3), à la page 16; je vous cite seulement la dernière ligne:

assurant la détermination de l'intérêt payable sur, et pour des périodes prévues de, ces prêts;

C'est un pouvoir.

Question suivante, oui ou non: est-ce que les ports qui font actuellement partie du groupe de la Commission des ports nationaux vont perdre leurs privilèges avec les nouvelles dispositions du bill C-92 et ne seront plus autorisés à garder des comptes distincts et à disposer de leurs revenus individuellement, comme c'était le cas jusqu'à présent?

M. Pepin: Ils auront droit à des comptes distincts au sein de la Société canadienne des ports.

M. Cook: Je vous réfère aux amendements à l'article 31 de la Loi sur le Conseil des ports nationaux; article 13 du bill

[Text]

Does the Canada Ports Corporation have, with the approval of the minister, power and authority to direct a Local Port Corporation to lend it, the Canada Ports Corporation, money?

Mr. Pepin: The context of the question is difficult. It is after consultation with the minister, with the approval of the Local Port Corporation, and . . .

Mr. Cook: It does not say with the approval, sir; it says after consultation.

Mr. Pepin: Consultation, you are right. And the third point is, after taking into account the six-year capital budget of that particular Local Port Corporation. I come back to that because the concept of surplus takes place only after revenues or amounts of money owned by the Local Port Corporation are not needed for the full implementation of the six-year program.

Mr. Cook: I could repeat the question because I am not concerned with the consultation process. Consultation means you talk to people; it does not mean you listen to them. The Canada Ports Corporation, with the approval of the minister, then does have the power to direct the Local Port Corporation to lend it money. Yes or no, sir?

Mr. Pepin: I have a hard time following you. I know you are having fun and I am quite willing to . . .

Mr. Cook: No, sir, I am trying to determine your absolute powers.

Mr. Pepin: Yes, well, they are all conventional; they are all ministerial powers. You will find them in all kinds of other bills creating Crown corporations. There is nothing special here . . . like CN.

Mr. Cook: We can leave that point, sir. Does the minister have the power and authority to direct the Canada Ports Corporation to effect a transaction whereby a Local Port Corporation will lend money to the Canada Ports Corporation?

Mr. Pepin: Yes, he can do that.

Mr. Benjamin: Sure he can.

Mr. Pepin: It is the same as the previous section, after consultation and taking into account the capital budget.

Mr. Cook: Thank you. Can the minister, or the Minister of Finance, direct the Canada Ports Corporation to pay to the Receiver General as revenue money the minister and the Minister of Finance consider to be in excess of the amounts required for the purposes of the Canada Ports Corporation?

Mr. Pepin: Yes, he can, but there is a justification for that, and if you were questioning me in a less shotgun way I would explain it. The purpose was to keep the possibility in this bill for the port corporation, national and local, to move from a Schedule C under the Financial Administration Act to a Schedule D. Under a Schedule D, the Local Port and the National Port Corporation would have to pay dividends to the government, and that is why that capacity of the minister to

[Translation]

C-92. Est-ce que la Société canadienne des ports peut, avec l'approbation du ministre, donner l'ordre à une société locale de port de lui prêter de l'argent, à elle, la Société canadienne des ports?

M. Pepin: Il est difficile de répondre à cette question quand vous la posez sous cette forme-là. Après consultation avec le ministre, avec l'approbation de la société de port locale, et . . .

M. Cook: Il n'est pas question d'approbation, on dit cela seulement après consultation.

M. Pepin: Consultation, vous avez raison. La troisième condition est qu'on tient compte du budget de cette société locale de port pour les six années à venir. Je reviens à cette condition parce que le principe de l'excédent n'intervient que lorsque les revenus ou les sommes qui sont au débit de la société locale de port ne sont pas jugées nécessaires pour l'entière application du programme de six ans.

M. Cook: Je vais répéter la question parce que cette question de consultation m'inquiète. Consultation, cela veut dire qu'on parle aux gens. Cela ne signifie pas forcément qu'on les écoute. La Société canadienne des ports, avec l'approbation du ministre, n'a donc pas le pouvoir de donner l'ordre à une société locale de port de lui prêter de l'argent. Oui ou non?

M. Pepin: J'ai du mal à vous suivre. Je sais bien que vous vous amusez beaucoup et je veux bien . . .

M. Cook: Pas du tout, j'essaie de cerner vos pouvoirs absolus.

M. Pepin: Bien oui, ils sont très conventionnels. Ce sont des pouvoirs ministériels types. Vous les retrouverez dans toute une série de bills qui créent des sociétés de la Couronne. Il n'y a rien de particulier ici, c'est la même chose pour le CN.

M. Cook: Restons-en là pour l'instant, monsieur. Est-ce que le ministre a le pouvoir de donner l'ordre à la Société canadienne des ports d'effectuer une transaction à la suite de laquelle une société de port locale lui prêterait de l'argent, à elle, Société canadienne des ports?

M. Pepin: Oui, il peut le faire.

M. Benjamin: Bien sûr qu'il le peut.

M. Pepin: C'est exactement comme dans l'article précédent, après consultation et compte tenu du budget.

M. Cook: Merci. Est-ce que le ministre ou le ministre des Finances ont le pouvoir de donner l'ordre à la Société canadienne des ports de payer au Receveur général sous forme de revenus des sommes que le ministre ou le ministre des Finances jugent excédentaires pour les opérations normales de la Société canadienne des ports?

M. Pepin: Oui, il le peut, mais c'est justifié. Si vous me posiez des questions un peu plus calmement, je vous l'expliquerais. Cette disposition a été retenue pour permettre à la Société de port, nationale ou locale, de passer de l'annexe C de la Loi de l'administration financière à l'annexe D. Aux termes de l'annexe D, la société locale de port et la Société nationale des ports doivent payer des dividendes au gouvernement; c'est pour cette raison que l'on a prévu dans le bill la possibilité pour le

[Texte]

extract money from the port corporation is in the bill. So it was to permit transition from Schedule C to Schedule D, without having a new bill, that this was left in there.

Mr. Cook: Thank you, sir. Nevertheless the power does exist, yes or no?

Mr. Pepin: Yes, it exists also in the Harbour Commissions Act, and it has never been used.

Mr. Cook: Can the minister or the Minister of Finance direct a Local Port Corporation to pay to the Receiver General as revenue money the Minister of Finance and the minister consider to be in excess of the amounts required for the purposes of that Local Port Corporation?

Mr. Pepin: Yes, that was the same as the previous one, was it not?

Mr. Cook: Is there any process entrenched in Bill C-92 that would allow either the Canada Ports Corporation or a Local Port Corporation to overturn such a directive from the minister or Minister of Finance?

Mr. Pepin: No.

Mr. Cook: Does the Governor in Council, on the recommendation of the minister, have the absolute power and authority to appoint the board of directors of the Local Port Corporation?

• 2025

Mr. Pepin: Yes.

Mr. Cook: Is the minister required through the provisions of Bill C-92 to consult with the various regional advisory councils in the case of the local board selection process?

Mr. Pepin: The answer is no. That is one of the suggestions you made, and the long answer to that would be to say that the minister would be very receptive to a list of names, individual names that can be provided to him by anybody in society, particularly the interested parties in the different port corporations, namely boards of trade, associations of users, *chambres de commerce*; all kinds of organizations which want to provide him with lists. If they want to embarrass him, they can simply publicize these lists. They would get in the local press. And if the minister and the government do not appoint competent people to be members of those Local Port Corporations, they would be exposed to the usual political chastisement.

Mr. Cook: I have seen that usual political chastisement take place before. It probably will again, without having much effect on the government.

Mr. Pepin: Yes, indeed.

Mr. Cook: Does the Governor in Council, on the recommendation of the minister, have the power and authority to appoint the chairman and vice-chairman of the Local Port Corporation?

[Traduction]

ministre de sortir de l'argent de la société de port. C'est pour permettre de passer de l'annexe C à l'annexe D sans devoir adopter un nouveau bill. C'est la raison de cette disposition.

M. Cook: Merci, monsieur. Mes ces pouvoirs existent tout de même; oui ou non?

M. Pepin: Oui, ils existent également dans la Loi sur les commissions de port et personne ne s'en ait jamais servi.

M. Cook: Est-ce que le ministre ou le ministre des Finances peuvent donner l'ordre à une société locale de port de payer au Receveur général sous forme de revenus des sommes que le ministre des Finances et le ministre considèrent excédentaires pour les besoins des opérations ordinaires de cette société locale de port?

M. Pepin: Oui, c'est exactement la même question, n'est-ce pas?

M. Cook: Est-ce qu'il y a quelque chose dans le bill C-92 qui autorise la Société canadienne des ports ou une corporation locale de port à refuser d'obéir à une telle directive du ministre ou du ministre des Finances?

M. Pepin: Non.

M. Cook: Est-ce que le gouverneur en conseil sur recommandation du ministre, a le pouvoir absolu de nommer le conseil d'administration de la société locale de port?

M. Pépin: Oui.

M. Cook: Le ministre doit-il, en vertu des dispositions du bill C-92, consulter les divers conseils consultatifs régionaux lors du choix des membres des conseils d'administration à l'échelle locale?

M. Pépin: La réponse est négative. C'est-là l'une de vos suggestions, et pour en dire plus long à ce sujet, le ministre serait tout à fait disposé à recevoir une liste de noms, de noms individuels que quiconque peut lui fournir, particulièrement les parties intéressées aux diverses sociétés portuaires, et notamment les offices commerciaux, les associations d'usagers, les chambres de commerce; des organismes de tout genre qui voudraient lui fournir des listes. S'ils veulent le gêner, ils peuvent tout simplement rendre ces listes publiques. La presse locale les publierait. Si le ministre et le gouvernement ne nomment pas des personnes compétentes au conseil d'administration des sociétés de port local, ils seront exposés aux habituelles critiques politiques.

M. Cook: J'ai déjà vu les habituelles critiques politiques. Cela se fera probablement encore, sans grand effet sur le gouvernement.

M. Pépin: Oui, en effet.

M. Cook: Le gouverneur en conseil, sur recommandation du ministre, détient-il le pouvoir et l'autorité de nommer le président et le vice-président de la Société de port local?

[Text]

Mr. Pepin: Yes, after consultation with the other members of the Local Port Corporation and the national. I repeat: After consultation with the members of the Local Port Corporation and the members of the proposed Canada Ports Corporation.

Mr. Cook: Does the proposed Canada Ports Corporation have the absolute power and authority to determine the contracted limits of the Local Port Corporations?

Mr. Pepin: They do so by by-laws.

The Chairman: The answer is no?

Mr. Pepin: The answer is no. They have to issue by-laws instructing, defining, what are the powers of the Local Port Corporation by way of contracting. Mr. Sinclair gave you a list of the amounts permitted in diverse situations which I am sure he explained fully.

Mr. Cook: I would point out that Mr. Sinclair in his testimony before the Transport Committee made this statement at page 73:39 near the bottom of the page:

But I would also like to indicate that the Canada Ports Corporation can delegate all, or a portion, of the contracting authority to an individual Local Port Corporation.

Mr. Pepin: Yes.

Mr. Cook: That sounds to me as if the proposed Canada Ports Corporation does have the power to determine the contracting limits of the Local Port Corporation.

Mr. Pepin: The answer is the same as the one I gave, but what you are referring to is that there might be different degrees of delegation. In other words, because some ports will have reached financial viability and a great degree of sophistication, great local involvement and so on and so forth, they will be in a position to exercise a higher degree of autonomy. Others who will not have reached such a high degree will not be, and consequently there will be a difference in the extent of the delegation that you have from the proposed Canada Ports Corporation.

I have explained all of that before, as you know. You are not revealing anything sensational.

Mr. Cook: Mr. Minister, you must admit that the bill gives you enormous powers in—

• 2030

Mr. Pepin: If you read the British North America Act, it gives the Governor General a tremendous amount of power. I am meaning by this that this is the standard practice in all legal documents and it is all predicated on the minister's being relatively intelligent and on the rest of the population, members of Parliament in particular, being on his back all the time. That is the normal exercise of democracy. There is nothing really sensational in some of the things that you have revealed.

[Translation]

M. Pépin: Oui, après consultation avec les autres membres des sociétés de port locale et nationale. Je le répète: après consultation avec les membres de la Société de port locale et les membres de la Société canadienne des ports préconisés.

M. Cook: La Société canadienne des ports détient-elle le pouvoir et l'autorité absolus de fixer les limites monétaires des contrats accordés par les sociétés de port locales?

M. Pépin: Celles-ci le font par décrets.

Le président: La réponse est non?

M. Pépin: La réponse est non. Elles doivent émettre des décrets précisant et définissant quels sont les pouvoirs de la société de port locale en matière de contrats. M. Sinclair vous a donné la liste des montants permis dans diverses situations et je suis persuadé qu'il a expliqué la chose à fond.

M. Cook: J'aimerais faire remarquer que M. Sinclair, dans son témoignage devant le Comité des transports a déclaré à la page 73:39, au bas de la page:

... que les précisions que je vais vous citer s'appliquent à la Société canadienne des ports, qui est habilitée à déléguer la totalité ou une partie de ses pouvoirs aux sociétés de port locale.

M. Pépin: Oui.

M. Cook: J'ai bien l'impression que la Société canadienne des ports, actuellement à l'état de projet, détiendra le pouvoir de fixer les limites des contrats accordés par les sociétés de port locale.

M. Pépin: La réponse est la même que celle que j'ai donnée, mais il pourrait être question de divers niveaux de délégation. En d'autres termes, parce que certains ports ont atteint une rentabilité financière et un haut niveau de sophistication, un grand nombre d'améliorations locales, etc., ils se trouveront en mesure d'exercer un plus grand degré d'autonomie. D'autres qui n'ont pas atteint un degré aussi élevé ne seront pas dans cette situation et par conséquent, il existera des différences quant au niveau de délégation accordée par la future Société canadienne des ports.

Je vous l'ai déjà expliqué, comme vous le savez. Vous ne révélez rien de sensationnel.

M. Cook: Monsieur le ministre, vous reconnaissez que le projet de loi vous accorde des pouvoirs énormes dans ...

M. Pépin: Si vous lisez l'Acte de l'Amérique du Nord britannique, vous verrez que cette loi accorde des pouvoirs énormes au gouverneur général. Il s'agit là de la pratique normale dans tous les documents juridiques fondés sur l'espoir que le ministre est un être relativement intelligent et que le reste de la population, tout particulièrement les députés, ne lui laisseront aucun répit. C'est là l'exercice normal de la démocratie. Il n'y a vraiment rien de sensationnel dans certains éléments que vous avez révélés.

[Texte]

Mr. Cook: It is not a question of revealing, sir; it is a question of making sure that everyone does understand the enormous power you have.

I would also bring to your attention, just as a closing comment, sir, that although you say there will be consultation, or you say this will not be done and that will not be done, I suspect that if I looked back at the hearings dealing with the Transportation Act I would find those kinds of assurances being given to the members of the Transport committee at that time. However, I would point out to you that just yesterday, in the House of Commons, you made a couple of statements that make your statements about consultation and your statements that this is not going to be done, it was only for this purpose, and so on—you put it into law. That is what you are attempting to do. Your comments yesterday, sir, scared the hell out of me. Quite frankly, when a minister of the Crown can stand up at the House and made a statement such as this:

I am also a bit surprised that the Senate report seems to imply that I was acting illegally when I took that action, as it was taken under Section 64 of the National Transportation Act. With respect to future cuts, I can say very simply that this is not the intention of the government at this time. . . . I can only repeat that the National Transportation Act under Section 64 gives the government the right to do what it did. There are circumstances when it can be justified.

Under this bill, sir, you have total, absolute control over the ports of Canada and you will have an act where you can use that same justification, that you are not breaking the law because you are using this or that section of the act. There is absolutely no appeal for a Local Port Corporation or the Canada Ports Corporation. Sir, if you call that a better act than what we have, if you call that more a local autonomy act, then I do not know what you are talking about.

That concludes my remarks and I would appreciate your comment. You do have those powers. You have admitted them, sir. You keep talking about more local autonomy and yet it is not there.

Mr. Pepin: The powers that you seem to consider to be exorbitant I have found, as I said, in all Crown companies acts. They were found in Bill C-50, the previous version of Bill C-92. They are found also, many of them, in the Harbour Commissions Act, and so on. So there is nothing exorbitant in the way of the normal exercise of ministerial and Governor in Council power in the bill that you have before you.

On what I said in the House yesterday, you are interpreting it remarkably negatively. Section 64 of the National Transportation Act does give the minister—and I explained, it is in certain circumstances when what is at stake is not one railway

[Traduction]

M. Cook: Il ne s'agit pas de révéler, monsieur; il s'agit de s'assurer que tous comprennent quels pouvoirs énormes vous détenez.

J'aimerais également attirer votre attention, en terminant monsieur, que bien que vous prétendiez qu'il y aura des consultations, ou que vous affirmiez que telle chose ou telle autre ne se fera pas, j'ai bien l'impression que si je regardais en arrière aux séances d'étude sur la Loi sur les transports, je constateraï que les membres du Comité permanent des transports à l'époque ont reçu des assurances du même genre. Toutefois, j'aimerais vous faire remarquer qu'hier, à la Chambre des communes, vous avez dit plusieurs choses qui laissent songeurs sur vos déclarations quant à la consultation et vos affirmations que ceci ne se fera pas, que c'est uniquement à telle fin, etc.—il vous suffit de l'inscrire dans la loi. C'est ce que vous tentez de faire. Vos remarques d'hier, monsieur, m'ont effrayé au plus haut point. Très franchement, lorsqu'un ministre de la Couronne peut se lever en Chambre et déclarer ce que voici:

Je suis aussi un peu étonné du fait que le rapport du Sénat semble laisser entendre que j'ai agi illégalement alors que ma décision était fondée sur l'article 64 de la Loi nationale sur les transports. Quant aux réductions futures, je peux dire tout simplement que, à l'heure actuelle, le gouvernement n'y songe pas. . . . Je puis seulement répéter que la Loi nationale sur les transports donne au gouvernement, aux termes de l'article 64, le droit de faire ce qu'il a fait. Certaines circonstances justifient pareilles décisions.

Aux termes du présent projet de loi, monsieur, vous détenez un contrôle total et absolu sur les ports du Canada et vous disposerez d'une loi qui vous permet d'avoir recours à la même justification, à savoir que vous n'allez pas à l'encontre de la loi puisque vous suivez les dispositions de tel ou tel article de la loi. Une société de port locale ou la Société canadienne des ports n'ont absolument aucun recours. Monsieur, si vous parlez d'une meilleure loi que celle que nous avons, si vous parlez d'une loi accordant une plus grande autonomie sur le plan local, alors je ne sais vraiment pas de quoi vous parlez.

C'est tout ce que j'avais à dire et j'aimerais savoir ce que vous en pensez. Vous possédez ces pouvoirs. Vous l'avez reconnu, monsieur. Vous parlez constamment d'une plus grande autonomie locale et pourtant on ne la trouve pas.

M. Pepin: Les pouvoirs que vous semblez considérer comme exorbitants se trouvent, comme je l'ai dit, dans toutes les lois visant les sociétés de la Couronne. On les trouvait dans le Bill C-50, la version précédente du Bill C-92. On les trouvait également, pour une grande part, dans la Loi sur le Conseil des ports nationaux. Il n'y a donc rien d'exorbitant dans l'exercice normal d'un pouvoir ministériel et du pouvoir accordé au gouverneur en conseil dans le projet de loi que vous avez devant vous.

Quant à ce que j'ai dit en Chambre hier, vous donnez une interprétation remarquablement négative à mes propos. L'article 64 de la Loi nationale sur les transports accorde au ministre—et je l'ai expliqué, dans certaines circonstances lors-

[Text]

route but what is at stake is a number of them, is a whole context, and what not. Mr. Mazankowski used it, also, on at least one occasion. There is nothing exorbitant in the use that I have made of Section 64 of the National Transportation Act. These routes had been the subject of inquiries, most of them by the Canadian Transportation Commission. They had been analysed in previous years. There is nothing really sensational. Had I gone through the CTC on these routes again, you would have had the same analysis. It would have lasted another four or five years. What do you want to do? Do you want to condemn the government to inefficiency, to incapacity to move? Is that what you have in mind?

Mr. Cook: No, sir. The only thing I have in mind is just a little bit of real autonomy to the individual ports. Every other major western country in the world has totally decentralized its ports, has given the power up to the individual ports to operate in the best interests of the country. But here in Canada you, sir, and your government refuse to allow the ports to go ahead on their own. You want total control in Ottawa. That I find offensive.

Mr. Pepin: What you want is independence for these ports and the government never promised independence for these ports. The government promised autonomy and autonomy is a combination of local power and national power also. So what we have in this bill is a delivery of exactly what the government said it would give. There is nothing really strange about what we are doing here. Vancouver, Halifax, Montreal, Quebec and Prince Rupert are ports situated on the west coast and on the east coast, but they are Canadian ports too. They belong to more than one province; they belong to the whole of the country, and that is what this bill is trying to do. What you would like to do is create independent ports, but that is not the purpose of the bill. You are right on that.

• 2035

Mr. Cook: Thank you, sir.

The Chairman: Thank you, Mr. Minister. Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, we went through this a number of days ago and Mr. Cook is still suffering under some kind of a delusion that the Ports of Vancouver, Halifax or Montreal, the most viable ports, should operate as independent operations, and if it means they run other ports in Canada bankrupt, that is quite okay. It is called free enterprise, in his version.

An hon. Member: That is ridiculous.

Mr. Benjamin: It is not ridiculous.

The Chairman: Okay, let us not have an argument among members. Each member will have his own opportunity.

[Translation]

que l'enjeu n'est pas une seule ligne de chemin de fer, mais un grand nombre de lignes, tout un contexte, et tout le reste. M. Mazankowski s'en est prévalu également, à au moins une reprise. Il n'y a rien d'exorbitant dans l'usage que j'ai fait de l'article 64 de la Loi nationale sur les transports. Ces lignes avaient déjà fait l'objet d'enquêtes, surtout par la Commission canadienne des transports. On en avait fait l'analyse au cours des années précédentes. Il n'y a vraiment rien là de sensationnel. Si j'avais encore une fois fait appel à la Commission canadienne des transports au sujet de ces lignes, l'analyse aurait été la même. Cela aurait pris encore quatre ou cinq ans. Que voulez-vous faire? Vous voulez condamner le gouvernement à l'inefficacité, à la paralysie? Est-ce là ce que vous avez en tête?

M. Cook: Non, monsieur. Tout ce que je veux, c'est un peu d'autonomie réelle pour chaque port. Tous les autres grands pays occidentaux du monde ont complètement décentralisé leurs ports, ont remis le pouvoir à chaque port de fonctionner au mieux des intérêts du pays. Toutefois, ici au Canada, vous monsieur et votre gouvernement, refusez de permettre aux ports d'aller de l'avant seuls. Vous voulez le contrôle total à Ottawa. C'est offensant.

M. Pepin: Ce que vous voulez, c'est l'indépendance pour ces ports et le gouvernement n'a jamais promis l'indépendance des ports. Le gouvernement a promis l'autonomie et celle-ci est constituée d'un mélange de pouvoir local et également de pouvoir national. On trouve donc dans le présent projet de loi exactement ce que le gouvernement avait promis d'accorder. Il n'y a vraiment rien d'étrange dans ce que nous faisons ici. Vancouver, Halifax, Montréal, Québec et Prince Rupert sont des ports situés sur la côte ouest ou sur la côte est, mais ce sont des ports canadiens aussi. Ils appartiennent à plus d'une province; ils appartiennent au pays dans son ensemble et c'est ce que l'on reconnaît dans le présent projet de loi. Ce que vous aimeriez faire, c'est créer des ports indépendants, mais là n'est pas l'objectif du projet de loi. Vous avez parfaitement raison à ce sujet.

M. Cook: Merci, monsieur.

Le président: Merci, monsieur le ministre. Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, nous avons déjà examiné toute cette question il y a plusieurs jours, mais M. Cook semble toujours souffrir de la même illusion que les ports de Vancouver, Halifax ou Montréal, les ports les plus rentables, devraient fonctionner indépendamment, et si cela signifie qu'ainsi on acculera les autres ports au Canada à la faillite, c'est parfait. C'est sa version de la libre entreprise.

Une voix: C'est ridicule.

M. Benjamin: Ce n'est pas ridicule.

Le président: Très bien, ne commençons pas un débat entre les membres. Chaque député aura sa chance.

[Texte]

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I welcome arguments among members. I do not think you should worry about it.

The Chairman: Mr. Benjamin, you have 15 minutes. I am trying to give you that time.

Mr. Benjamin: We have been through this for the last 10 years and now we have listened to these free enterprise, Chamber of Commerce, Johnnies-come-lately who have never looked at a bloody port bill in their lives until the last couple of weeks.

Now let us get down to some nitty-gritty. Does the legislation provide that as and when ports get into financial difficulties, and they will, they can revert back to being under the aegis of the national government, or have their deficits picked up by the national government? If the Port of Vancouver, the Port of Montreal or Halifax, or wherever, starts losing money, does the bill provide for them to come back to the government and revert back to what used to be?

Mr. Pepin: Thank you for the question. This is something I explained at the very beginning, that Bill C-50, the previous bill, was an effort to put the whole of the port situation in Canada in one mould. What is characteristic of Bill C-92 is that it does not do that. It says that there are three types of ports in Canada and that some regions, some groups of people, prefer one type, others prefer the other type and there is validity in that. It accepts the diversity of administrative status. That is the root of this bill.

Then it says that a port community can decide at one point to move from one port category to another, from a local port corporation to a harbour commission or to a public port under the responsibility of the Department of Transport. That is the beauty of it, it can then adjust to circumstances at the time. That is basic.

Now, any one of these ports can receive grants from the government. If the job to be done is too big for the financial capacity of a port, it can make an appeal to the government and the government will make a grant in the national interest, and that remains for any category of ports in this bill.

Mr. Benjamin: But it would still apply that if a port went into serious financial difficulties, bankruptcy or whatever you want to call it, then it could revert back to what it used to have.

Mr. Pepin: Right.

Mr. Benjamin: That figures. So ports that can make a buck this year, next year, the year after, as soon as they get into trouble the boards of trade, Mr. Cook and others, will be the first ones running to the federal government to bail them out. Right? Exactly. It has been going on since 1850.

[Traduction]

M. Benjamin: Monsieur le président, j'encourage les débats entre députés. Je ne crois pas que vous deviez vous en préoccuper.

Le président: Monsieur Benjamin, vous avez 15 minutes. J'essaie de vous accorder ce temps.

M. Benjamin: Cela fait dix ans que nous en discutons, et maintenant il nous faut écouter ces arrivés de la dernière heure, de la libre entreprise et de la Chambre de Commerce qui n'ont jamais examiné de leur vie un projet de loi sur les ports avant ces dernières semaines.

Passons maintenant aux détails. Le projet de loi prévoit-il que si et quand les ports connaîtront des difficultés financières, ils pourront regagner le giron du gouvernement national, c'est-à-dire voir le gouvernement national combler leur déficit? Si le port de Vancouver, le port de Montréal ou Halifax ou d'ailleurs, commencent à perdre de l'argent, le projet de loi prévoit-il qu'il puisse revenir au gouvernement et reprendre leur statut antérieur?

M. Pepin: Merci de cette question. J'avais expliqué, dès le début, que le Bill C-50, le projet de loi précédent, tentait d'insérer dans un seul moule toute la situation portuaire au Canada. Le Bill C-92 a comme caractéristique de ne pas tenter de le faire. On y prévoit trois types de ports au Canada, et que certaines régions, certains groupes de citoyens, préfèrent un genre alors que d'autres en préfèrent un autre, ce qui est parfaitement valable. On y accepte la diversité au niveau administratif. C'est là l'assise du présent projet de loi.

On prévoit ensuite qu'une localité portuaire peut décider à un certain moment de passer d'une catégorie portuaire à une autre, d'une société de ports locale à une commission des ports ou à un port public sous l'égide du ministère des Transports. C'est la beauté de la chose, les ports pourront s'adapter aux circonstances en tout temps. C'est fondamental.

Tous ces ports peuvent recevoir des subventions du gouvernement. Si la tâche à réaliser dépasse la capacité financière d'un port, celui-ci peut demander l'aide du gouvernement lequel dans l'intérêt national, accordera une subvention et cette disposition demeure pour toutes les catégories de ports prévus dans le projet de loi.

M. Benjamin: Toutefois, ce sera toujours le cas si un port connaissait de graves difficultés financières, la faillite ou enfin quelque chose du genre, alors il pourrait reprendre son statut antérieur.

M. Pepin: En effet.

M. Benjamin: Evidemment. Ainsi les ports qui seront rentables cette année, l'an prochain et l'année d'après, aussitôt qu'ils connaîtront des difficultés, les Chambres de Commerce, M. Cook et les autres, seront les premiers à demander au gouvernement fédéral de les sortir du trou. N'est-ce pas? Exactement. Cela se fait depuis 1850.

[Text]

• 2040

Mr. Siddon: If the government would get out of it entirely, then maybe things would work a little better—

Mr. Benjamin: No, no. No way.

Mr. Siddon: —around this place.

Mr. Benjamin: The taxpayer is going to get stuck anyway.

Mr. Chairman, I want to ask the minister, in light of legislation currently before Parliament, the House of Commons, all those employees under the jurisdiction of the Department of Transport, particularly as pertains to ports—marine, search and rescue, any other coastal operations—if the reduction in costs of salaries from whatever percentage they have negotiated down to 6 per cent will be reflected, will be passed through, in lower costs to the users of ports or any costs assessed to the users of search and rescue or any other operations of the Department of Transport. Are the reductions in costs going to be passed on to the users?

Mr. Pepin: I do not know exactly how it is going to be used, but it is going to be used for the general obligations and objectives of each department. It will be passed through in the sense that on the other side of this equation—on one side you have the wages; on the other side you have administered prices—the 6 and 5 rule will similarly apply. The Prime Minister, I think, answered that question.

As far as it applies to the Minister of Transport, the Minister of Transport has three capacities. As political head of the department, he must see to it that the fees, the charges, the tariffs, the rates that his department collects in the cost recovery will be disciplined by the 6 and 5 rule. Then, as responsible for Crown corporations, for example, he must also see that the same rule applies. Then he has a third capacity—I am talking about the Minister of Transport—as responsible for regulatory agencies like the Canadian Transport Commission. Similarly, he has the responsibility to try to implement the same 6 and 5 rule in there.

But, as the member knows, this is all subject to the possibility of exceptions, and these exceptions have to be justified, and I understand that there will be a committee of members of Cabinet to supervise that situation.

So the situation now is not voluntary control; it is not mandatory control, as we had done in 1975. It is something in between those two where the government moves to regulate wages on a category of people and where it implements also its capacity on prices and hopes that both on wages and prices the example will be followed by others in society.

Mr. Benjamin: I take it, then, that you still have not searched out or figured out how you will pass any reduction in costs on to the users of national harbours or search and rescue or anything else.

[Translation]

M. Siddon: Si le gouvernement voulait bien s'en retirer complètement, alors peut-être que les choses iraient un peu mieux...

M. Benjamin: Non, non. C'est impossible.

M. Siddon: ... par ici.

M. Benjamin: Le contribuable se fera prendre de toute façon.

Monsieur le président, je veux demander au ministre, vu le projet de loi dont est actuellement saisi le Parlement, la Chambre des communes, si tous les employés qui relèvent de la compétence du ministère des Transports, particulièrement dans le secteur des ports, les services maritimes, les recherches et le sauvetage maritimes, toute autre activité côtière, si la réduction au chapitre des salaires du pourcentage négocié à 6 p. 100 se reflétera sous forme de coûts inférieurs aux usagers des ports ou dans les frais imputés aux usagers de la recherche et du sauvetage maritimes ou de tout autre service du ministère des Transports. Va-t-on faire profiter les usagers de la réduction des coûts?

M. Pepin: Je ne sais pas exactement comment seront utilisées ces économies, mais elles seront affectées au chapitre des obligations générales et des objectifs de chaque ministère. On passera l'économie en ce sens que de l'autre côté de cette équation, d'une part vous avez les salaires; d'autre part vous avez les prix réglementés, la règle du 6 et du 5 p. 100 s'appliquera de la même façon. Le premier ministre, je crois, a répondu à cette question.

En ce qui concerne le ministre de Transports, il a trois rôles. A titre de chef politique du ministère, il doit s'assurer que les droits, les frais, les tarifs et les taux perçus par son ministère en vue de récupérer les coûts sont assujettis à la règle du 6 et du 5 p. 100. Ensuite, comme responsable de sociétés de la Couronne par exemple, il doit également s'assurer que la même règle est appliquée. Ensuite, il a un troisième rôle, et je parle du ministre des Transports, comme responsable d'organismes de réglementation comme la Commission canadienne des transports. Là encore, il a la responsabilité de tenter d'appliquer la même règle du 6 et du 5 p. 100.

Toutefois, comme le sait le député, toutes ces dispositions sont sujettes à des possibilités d'exemptions, lesquelles doivent être justifiées, et j'ai appris qu'il y aurait un comité de membres du Cabinet en vue de surveiller cette situation.

La situation actuelle n'est pas le contrôle volontaire; il ne s'agit pas non plus de contrôle obligatoire, comme en 1975. Il s'agit d'une situation intermédiaire entre les deux où le gouvernement agit pour réglementer les salaires d'une catégorie d'employés et où il exerce également son pouvoir sur les prix en espérant qu'en ce qui concerne les salaires et les prix d'autres secteurs de la société suivront l'exemple.

M. Benjamin: J'en conclus donc que vous n'avez toujours pas trouvé une façon de transmettre toute réduction de coûts aux usagers des ports nationaux ou des services de recherche et de sauvetage ou d'autre chose.

[Texte]

Mr. Pepin: Our instructions are to do our very best, see to it that the 6 and 5 rule applies.

Mr. Benjamin: All right.

Mr. Pepin: Already in my department there are a number of fees that were supposed to be increased on July 1 which have been frozen—

Mr. Benjamin: So can I take it from that—

Mr. Pepin: —subject to future implementation of the 6 per cent and 5 per cent rule.

Mr. Benjamin: Then can I take it from that that the costs for CN Marine, for example, as compared to CP Ships, that the lower by 4 per cent of wage costs of CN Marine—and I hope this works out that way because then they can get a whole bunch of business away from the CPR—does it mean that that reduction in wage costs will be passed on to the users of CN Marine as compared to CP Ships or any other outfit?

Mr. Pepin: I would say yes to that, and that is how the system is supposed to work. CN Marine will be in a position, because it will be paying less on the wage side, to have more competitive terms to offer.

• 2045

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I have to jubilate because this is one way around the CPR's going bankrupt.

Mr. Pepin: And then if CP Ships want to remain competitive with a government-regulated or a government-owned shipping company, they will have to adjust, and this is the way you bring down inflation.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, to the minister, does that mean then that in addition to the legislative breaking of collective agreements, as it pertains to CN and all their subsidiaries, that CP itself could then break a collective agreement in order to compete with CNR?

Mr. Pepin: You are referring not only to a hypothetical situation, you are referring to a real situation because the CN workers and CP employees negotiate in tandem, in combination with the two railways and then turn and sign separate agreements.

Mr. Benjamin: Joint agreement.

Mr. Pepin: I understand they are separate agreements. You may be right in some cases, but I understand that they are separate, identical agreements.

So, if you implement the six-five rule on CN and you cannot reach CP, you have a discrepancy between the wages of CN employees and the wages of CP employees. What happens, I am not too sure.

Mr. Benjamin: You have got yourself in trouble.

Mr. Pepin: But what happens is that because it is paying less, CN is in a better position wage-wise to compete with CP, and moves presumably to grab traffic from CP. Then the workers at CP have to make a choice—what I am going to say

[Traduction]

M. Pepin: Nous avons instruction de faire de notre mieux, et de voir à ce que s'applique la règle du 6 et du 5 p. 100.

M. Benjamin: Très bien.

M. Pepin: Déjà au ministère, plusieurs droits qui étaient censés augmenter au 1^{er} juillet ont été gelés . . .

M. Benjamin: Donc, je peux en conclure que . . .

M. Pepin: . . . En vue de la mise en oeuvre future de la règle du 6 et du 5 p. 100.

M. Benjamin: Je peux donc en conclure que les frais d'exploitation de CN Marine par exemple, comparés à CP Ships, que les salaires inférieurs de 4 p. 100 chez CN Marine, et j'espère que c'est ainsi que cela fonctionnera, car ainsi CN pourra voler beaucoup d'affaires à CP Air, est-ce que cela signifie que l'on transmettra aux usagers de CN Marine la réduction au chapitre des salaires comparé à la situation chez CP Ships ou toute autre entreprise?

M. Pepin: Je répondrais oui, et c'est ainsi que le système est censé fonctionner. CN Marine se trouvera ayant moins à payer au chapitre des salaires en mesure d'offrir des conditions plus concurrentielles.

M. Benjamin: Monsieur le président, je jubile car c'est une façon d'éviter la faillite du CP.

M. Pepin: Ensuite, si CP Ships veulent rester concurrentiels au sein d'une compagnie de navigation réglementée par le gouvernement ou appartenant au gouvernement, ils devront s'ajuster et c'est ainsi que l'on réduit l'inflation.

M. Benjamin: Monsieur le ministre, cela veut-il dire dans ce cas qu'en plus de la dénonciation de conventions collectives par voix législative, comme cela s'applique au CN et à toutes ses filiales, que le CP pourrait également dénoncer une convention collective en vue de soutenir la concurrence avec le CN?

M. Pepin: Vous ne faites pas seulement allusion à une situation hypothétique mais plutôt à la réalité car les employés du CN et de CP négocient ensemble mais signent des conventions distinctes.

M. Benjamin: Une convention commune.

M. Pepin: Je crois qu'il s'agit de conventions distinctes. Vous avez peut-être raison dans certains cas, mais je pense qu'il s'agit de conventions distinctes mais identiques.

Par conséquent, si on impose la règle du 6 à 5 au CN et non au CP, il existera obligatoirement un écart entre les salaires des employés du CN et ceux des employés du CP. Je ne suis pas sûr des conséquences de cet écart.

M. Benjamin: Vous vous êtes mis dans de beaux draps.

M. Pepin: Mais étant donné que les salaires versés par le CN sont inférieurs à ceux du CP, le CN est mieux en mesure de soutenir la concurrence avec le CP et pourrait soutirer une partie du trafic au CP. Les employés du CP devront alors faire

[Text]

will be judged by some to be a bit romantic but it is reality—the CP employees have a choice to follow on a voluntary basis what is happening to the employees of CN. And you, as a thinking man, must have thought about this one.

I happen to have been, as you know, the chairman of the Anti-Inflation Board. There was a concept there which was called historical relationships. If a group of employees had gone ahead and negotiated a 20 per cent increase in wages, another group which had not yet signed, could claim a historical relationship, if it existed, with that group and on that basis get themselves a 20 per cent increase also, as you remember. So what is at stake now is an application of historical relationship in reverse.

I do not think this is hypothetical, I do not even think it is romantic, I think it should take place. In the same way as in the past they have benefited, in this instance they might accept sacrifice.

Mr. Benjamin: Well, the minister is going to be dead wrong again. I am sorry, but it ain't going to work that way.

Mr. Pepin: Wèhy not? It is much better to have a real six than to have a false fifteen.

Mr. Benjamin: All right, we will see.

Let us get back to something that Mr. Cook was referring to in a general way. It is my view that when it comes to ports or matters that can pertain to the national interest and international relations that, in the final analysis, final and complete control has to reside. There is no other choice. As it does in the United States and other countries, it has to reside in the national authority. To be perfectly clear and honest about it, is that not the final bottom line in this bid? That as conditions require, if the national interest takes precedence over the interests of some individual port, the national interest shall apply.

Mr. Pepin: That is my view too, and that is what I told Mr. Cook.

Mr. Benjamin: And that is in the bill?

Mr. Pepin: Yes.

Mr. Benjamin: Okay.

Mr. Pepin: But again, I am coming back, the difference between this bill and Bill C-50 is that this one recognizes different types of ports administration. It recognizes that. It honours it as a valid idea that you can run a port differently and it respects it. Let the Americans run the port of Seattle differently; that is their business. I am quite sure that it may be a good way to run the port of Seattle, but we do not have to accept that the port of Seattle is the only way to run a port in the world.

• 2050

Mr. Benjamin: Let us suppose that the Port of Vancouver is so successful, and the American government decides that they are going to see to it that the Port of Seattle can undercut the

[Translation]

un choix—ce que je vais dire sera peut-être considéré par certains comme un peu romantique mais c'est la réalité—les employés du CP peuvent s'aligner sur les employés du CN. Et, intelligent comme vous êtes, vous avez sûrement dû y penser.

Comme vous le savez, j'ai présidé la commission de la lutte contre l'inflation. On y traitait souvent du concept des rapports historiques. Si un groupe d'employés avait pris les devants et négocié une augmentation de 20 p. 100 des salaires, un autre groupe qui n'avait pas encore signé de convention, pouvait revendiquer l'antécédent, s'il existait, avec ce groupe et ainsi obtenir une augmentation de 20 p. 100 également, comme vous vous en souvenez. Ce qui est en jeu maintenant, c'est l'application de ce concept mais à l'envers.

Je ne pense pas que ce soit hypothétique, je ne pense même pas que ce soit romantique, je crois que cela devrait être le cas. Tout comme dans le passé ils en ont tiré avantage, maintenant ils doivent accepter de faire des sacrifices.

M. Benjamin: Le ministre va encore avoir tort sur toute la ligne. Excusez-moi, mais cela ne va pas se passer comme cela.

M. Pepin: Pourquoi pas? Il vaut mieux un tien que deux tu l'auras.

M. Benjamin: Bien, c'est ce que nous allons voir.

Revenons à ce que disait M. Cook de façon très générale. A mon avis, lorsqu'il s'agit de questions touchant l'intérêt national et les relations internationales, il vaut mieux que le contrôle soit intégral. Il n'y a pas d'autre choix. Comme c'est le cas aux États-Unis et dans d'autres pays, ce contrôle doit résider dans l'autorité nationale. Pour être parfaitement honnête à ce propos, n'est-ce pas là ce qui est en jeu? Que selon les circonstances, si l'intérêt national l'emporte sur les intérêts d'un port quelconque, c'est l'intérêt national qui primera.

M. Pepin: C'est également mon point de vue et c'est ce que j'ai dit à M. Cook.

M. Benjamin: Et cela figure dans le projet de loi?

M. Pepin: Oui.

M. Benjamin: Bien.

M. Pepin: Mais une fois de plus, ce qui différencie ce projet de loi du Bill C-50 c'est que ce projet reconnaît différents types d'administration portuaire. Ce projet de loi le reconnaît. On peut très bien exploiter un port différemment et le projet de loi respecte cette idée. Laissez aux Américains le soin d'exploiter le port de Seattle différemment; c'est leur affaire. Je suis tout à sûr que la façon d'exploiter le port de Seattle est bonne, mais nous ne devons pas accepter le fait que la façon d'exploiter le port de Seattle soit la meilleure du monde.

M. Benjamin: Supposons que l'exploitation du port de Vancouver soit si rentable que le gouvernement américain décide de veiller à ce que le port de Seattle sousenchérisse le port de

[Texte]

Port of Vancouver; does not then the national government have to move in and bail out the Port of Vancouver?

The Acting Chairman (Mr. Forrestall): Your last question.

Mr. Pepin: That will not be needed, because I think the Port of Vancouver has enough strength—

Mr. Benjamin: What did Boston do to Halifax?

Mr. Pepin: It is not an impossible situation, and that is one of the advantages.

Mr. Benjamin: It has happened to us before.

Mr. Pepin: One of the advantages in having the sort of system we have in this bill, is great local autonomy for the local port corporation, but a degree of national organization on top of it. This is the balance, as I said before: our autonomy and national presence.

The Acting Chairman (Mr. Forrestall): Thank you, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Okay; thank you, Mr. Chairman.

The Acting Chairman (Mr. Forrestall): Mr. McCain, please.

Mr. McCain: Mr. Chairman, I would like to appeal to the spirit of fair play of the minister and I know he has a very high regard for that principle.

I would like to bring up the indebtedness of the Port of Saint John in his presence. As most members here tonight are aware, I tried to move that there should be some reconsideration of the debt left with that port and was ruled out of order.

I therefore must appeal to the minister to give some consideration to forgiving that debt, paying it off, in view of the fact that it is, I believe, with very minor exceptions, the only port in the National Harbours Board system which will be left with a capital-cost defrayment.

I wonder whether I could have some support, Mr. Chairman, both from the minister and from members of this committee on both sides of the House with respect to that responsibility which no other port has, per se, other than those which have user-pay contracts, contracts for terminals—the potash terminal, the coal terminals, and others that we could name around Canada that have been constructed for specific purposes and under contract on the user-pay principle.

I feel that the port of Saint John cannot function competitively with either Atlantic Canadian ports or Atlantic American ports if it has that indebtedness of something over \$22 million to defray out of its operating revenues while no other port does the same thing.

Could I appeal to you, Mr. Chairman. I would be happy to give up any portion of the remainder of my time, except perhaps for a closing remark or two, to those who might wish to support the principle of fair play and leave the Port of Saint John debt free, as other National Harbours Board ports are.

[Traduction]

Vancouver; le gouvernement national ne devrait-il pas alors intervenir et se porter au secours du port de Vancouver?

Le président suppléant (M. Forrestall): Dernière question.

M. Pepin: Cela ne sera pas nécessaire car je pense que le port de Vancouver est suffisamment puissant . . .

M. Benjamin: Qu'a fait Boston à Halifax?

M. Pepin: Il ne s'agit pas d'une situation impossible et c'est là un des avantages.

M. Benjamin: Cela s'est déjà passé.

M. Pepin: Un des avantages que l'on pourrait tirer du système qui figure dans ce projet de loi c'est une autonomie locale accrue pour la société port locale, tout en étant chapeau par une organisation nationale. Voilà où doit résider l'équilibre comme j'ai dit auparavant: notre autonomie et notre présence nationales.

Le président suppléant (M. Forrestall): Merci, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Bien; merci, monsieur le président.

Le président suppléant (M. Forrestall): Monsieur McCain, s'il vous plaît.

M. McCain: Monsieur le président, je voudrais faire appel à l'esprit de *fair play* du ministre et je sais que cette vertu lui tient à coeur.

Je voudrais parler de l'endettement du port de Saint-Jean en sa présence. Comme la plupart des membres du Comité ici ce soir le savent, j'ai essayé de proposer que l'on reconsidère la dette de ce port et ma proposition a été déclarée irrecevable.

Je dois donc en appeler au ministre pour qu'il envisage d'annuler cette dette étant donné que, sauf exception très mineure, je crois qu'il s'agit du seul port au sein du système du Conseil des ports nationaux qui soit endetté.

Je me demande si je pourrais obtenir quelque appui, monsieur le président, du ministre et des membres de ce Comité des deux côtés de la Chambre en ce qui concerne cette responsabilité qu'aucun autre port n'a autre que ceux qui ont signé des contrats à la charge de l'usager, des contrats de construction de terminaux—le terminal de potasse, le terminal de charbon et d'autres que nous pourrions citer et qui ont été construits pour des raisons bien précises et qui sont sous contrat où le principe du paiement par l'usager s'applique.

Je pense que le port de Saint-Jean ne peut soutenir la concurrence avec les ports canadiens des provinces maritimes ou des ports américains s'il est grévé d'une dette s'élevant à plus de \$22 millions servant à payer ces recettes d'exploitation alors que ce n'est le cas pour aucun autre port.

Permettez-moi de vous le demander, monsieur le président. Je serais content de renoncer au temps qu'il me reste, je pourrais peut-être faire une remarque ou deux, et donner la parole à ceux qui voudraient appuyer le principe du *fair play* et supprimer la dette du port de Saint-Jean, comme c'est le cas pour tous les autres ports du Conseil des ports nationaux.

[Text]

Some hon. Members: Agreed.

An hon. Member: Hear, hear!

Mr. Pepin: The Saint John Bridge Authority owes \$14 million or \$14.6 million.

Mr. McCain: On a point of order, Mr. Chairman. I believe there is a bridge indebtedness in Montreal and a bridge indebtedness in the City of Saint John. If I am not asking too much, could we divorce the two? I am thinking strictly of the port as an operating shipping terminal, Mr. Minister; I do not mean to contradict you, but time is short.

Mr. Pepin: But let me tell you how it was described to me. The Saint John Bridge Authority owes \$14.6 million to the National Harbours Board and to the Department of Finance. The Port of Saint John, on the other hand, owes \$20.6 million to the Province of New Brunswick for the construction of the Rodney terminal. Is that it? What I am quite willing to do—

Mr. McCain: Yes, I believe, some in the forest products terminal. Mr. Sinclair told us \$22 million indebtedness of the port, per se.

Mr. Pepin: What I believe you had asked was for the two governments to forget the debt.

Mr. McCain: No.

Mr. Pepin: That is not what you asked?

Mr. McCain: No. I asked that the Government of Canada, when it forgives debts on other ports should make sure that the Port of Saint John is as debt free as all other ports under the National Harbours Board, as it relates to the operation of a port as a shipping operation.

• 2055

Mr. Pepin: If my explanations are not valid, you will have to tell me why it is that the Port of Saint John has debts that were not erased at the same time as the \$40 million of debt was erased for the Port of Saint John.

Mr. McCain: I think perhaps the Province of New Brunswick advanced money to the Port of Saint John or the National Harbours Board—in effect, really, to the Government of Canada and the National Harbours Board. One was intended completely to construct the container terminal. The money was to be paid to the province without interest. There was, I believe, an additional \$5 million contribution for the completion of the forest products terminal. Again, that was interest-free, as I understand it. The residue of that debt, I believe, approaches \$22 million—if I am over a little, Mr. Sinclair will correct me; but in round figures it is \$22 million. The Port of Saint John, like no other port in Canada, will be expected to make its capital payments from its revenue.

I would just appreciate it if the Government of Canada could find the money to pay for that, as it has found the money, historically, to pay for other comparable port improve-

[Translation]

Des voix: D'accord.

Une voix: Bravo, bravo!

M. Pepin: Le *Saint John Bridge Authority* doit \$14 millions ou \$14.6 millions.

M. McCain: Un rappel au Règlement, monsieur le président. Je pense qu'une dette frappe un pont à Montréal ainsi que dans la ville de Saint-Jean. Si ce n'est pas trop vous demander, pourrions-nous séparer ces deux éléments? Je parle du port en tant que terminal d'exploitation, monsieur le ministre; je ne veux pas vous contredire, mais le temps est limité.

M. Pepin: Permettez-moi de vous dire comment cela m'a été rapporté. Le *Saint John Bridge Authority* doit \$14.6 millions à la Commission des ports nationaux et au ministère des Finances. Par contre, le port de Saint-Jean, doit \$20.6 millions à la province du Nouveau-Brunswick pour la construction du terminal Rodney. Est-ce exact? Ce que je suis tout à fait disposé à faire...

M. McCain: Oui, certains aussi pour la construction du terminal des produits forestiers. M. Sinclair nous a dit que le port devait \$22 millions.

M. Pepin: Vous avez donc demandé que les deux gouvernements annulent cette dette.

M. McCain: Non.

M. Pepin: Ce n'est pas ce que vous avez demandé?

M. McCain: Non. J'ai demandé que le Gouvernement du Canada, lorsqu'il annule des dettes frappant d'autres ports, devrait s'assurer que le port de Saint-Jean soit libéré de ses dettes comme tous les autres ports du Conseil des ports nationaux s'il subit un déficit d'exploitation.

M. Pepin: Si mes explications ne sont pas satisfaisantes, vous devrez me dire pourquoi le port de Saint-Jean a des dettes qui n'ont pas été annulées en même temps que les 40 millions de dollars de dettes du port de Saint-Jean?

M. McCain: Peut-être que la province du Nouveau-Brunswick a avancé de l'argent au port de Saint-Jean ou le Conseil des ports nationaux—en fait, en réalité, au gouvernement du Canada et au Conseil des ports nationaux. Un de ces crédits a été affecté à la construction du terminal pour conteneurs. Cet argent devait être versé à la province sans intérêt. Un crédit supplémentaire de 5 millions de dollars a été affecté à la construction du terminal des produits forestiers. Ce crédit était également dénué d'intérêt, si j'ai bien compris. Le solde de cette dette s'élève à environ 22 millions de dollars—si elle est moins élevée, M. Sinclair me corrigera; mais il s'agit en gros de 22 millions de dollars. Contrairement aux autres ports du Canada, le port de Saint-Jean devra rembourser sa dette à partir de ses revenus.

Je serais très reconnaissant si le gouvernement du Canada pouvait trouver les crédits nécessaires pour annuler cette dette comme il l'a fait en d'autres temps pour rembourser les

[Texte]

ments which are not under contract and user-pay type contracts to function.

Mr. Pepin: The forgiveness of debts was all for debts that were owed to the Canadian government. Consequently they could be erased without—if that is the proper word—the federal government having to supply extra amounts of money. What you are asking for now is something different, because the federal government would then have to make a payment of, I understand, \$20.6 million—that is the \$22 million you had in mind, Mr. McCain. It would have to disburse that amount of money to the province. It would be a payment, as opposed to a forgiveness.

Mr. McCain: I suggest that the representations of the Port of Saint John, the City of Saint John, and the Province of New Brunswick were not acceptable to the Government of Canada at that day; that the Government of Canada gets all the benefits and ownership of the facility down the road. It is not the property of Brunterm or the forest products industry or anybody else; it is the property of the National Harbours Board and now the Port of Saint John. It is being passed on with liability. It is going to have to come from port revenue. It is the only National Harbours Board port in Canada that has that indebtedness.

Mr. Pepin: I understand that.

Mr. McCain: I submit to you that that indebtedness is the responsibility of the Government of Canada. Yes, you would have to spend \$20-plus million of federal money to put that port in a debt-free position.

Mr. Pepin: I would like, really, to accommodate you, as I try to accommodate everybody in town. If there were—and there may be—some debts owed by the Government of New Brunswick to the Government of Canada, maybe we should find that out first and set up a swap system of some kind.

Mr. McCain: Sir, let us not mix apples and oranges.

Mr. Pepin: At any rate, I am going to look at the suggestion you make with my usual goodwill.

Mr. McCain: When we look at the hundreds of millions of dollars of federal indebtedness that were forgiven—I do not have the exact figure; was it not approaching \$500 million, give or take a little?

Mr. Pepin: Yes, and Saint John got \$40 million worth of it.

Mr. McCain: That is not a big percentage of it, either. It is not a big port, relative to some others either, so I will accept that. But in any case, Mr. Minister, it is still the only indebted port in Canada, as relates to shipping; with minor amounts, as outlined by Mr. Sinclair when he gave me my initial answer on this subject matter. I would ask the Government of Canada to relieve it of that debt.

Mr. Pepin: May I ask a question of Mr. Sinclair, and repeat yours, really?

[Traduction]

améliorations apportées à d'autres ports qui n'étaient pas sous contrat et où le concept du paiement par l'utilisateur ne s'applique pas.

M. Pepin: La remise de dettes s'appliquait aux dettes dues au gouvernement canadien. Elles ont pu, par conséquent, être annulées—si tel est le terme exact—sans que le gouvernement fédéral ait à déboursier de l'argent. Or, ce que vous demandez est tout à fait différent, car le gouvernement fédéral devra alors verser une somme de 20,6 millions de dollars, c'est-à-dire les 22 millions de dollars auxquels vous avez fait allusion, monsieur McCain. Il devrait rembourser cette somme à la province. Ce serait en fait un paiement et non pas une remise de dettes.

M. McCain: Je crois que les démarches effectuées par le port de Saint-Jean, la ville de Saint-Jean et la province du Nouveau-Brunswick n'ont pas été acceptées par le gouvernement du Canada de l'époque; le gouvernement du Canada obtient tous les avantages et entre finalement en possession des installations. Cela n'appartient pas à Brunterm ou à l'industrie des produits forestiers ou à n'importe qui d'autre; cela appartient au Conseil des ports nationaux et maintenant au port de Saint-Jean. Le port a des dettes et ces dettes devront être remboursées à partir des recettes. C'est le seul port du Conseil des ports nationaux au Canada qui est ainsi endetté.

M. Pepin: Je comprends.

M. McCain: Je voudrais vous convaincre que cette dette est la responsabilité du gouvernement du Canada. Effectivement, vous devrez rembourser 20 millions de dollars et plus pour libérer ce port de toutes dettes.

M. Pepin: J'aimerais vraiment vous donner satisfaction, tout comme j'essaie de le faire pour tout le monde. Si le gouvernement du Nouveau-Brunswick, et ce peut être le cas, devait de l'argent au gouvernement du Canada, nous pourrions alors «permuter» ces dettes.

M. McCain: Ne mélangeons pas les torchons et les serviettes.

M. Pepin: De toute façon, je vais considérer la proposition que vous m'avez faite avec ma bonne volonté habituelle.

M. McCain: Lorsque l'on sait que des millions de dollars de dettes fédérales ont été remises—et je n'ai pas le chiffre exact; n'était-ce pas 500 millions de dollars environ?

M. Pepin: Oui, et Saint-Jean en a obtenu 40 millions de dollars.

M. McCain: Ce n'est pas un gros pourcentage. Il ne s'agit pas d'un port important par rapport à certains autres ports, donc je vais l'accepter. Mais en tout cas, monsieur le ministre, il s'agit du seul port endetté au Canada en ce qui concerne la marine marchande; il ne s'agit pas d'une dette importante comme l'a souligné M. Sinclair, lorsqu'il a répondu à ma question. Je demande donc au gouvernement du Canada d'annuler cette dette.

M. Pepin: Puis-je poser une question à M. Sinclair et lui répéter la vôtre?

[Text]

Is Saint John in a particularly different situation from the other ports of what is now the National Harbours Board system with still existing debts?

The Acting Chairman (Mr. Forrestall): Mr. Sinclair.

Mr. Gordon M. Sinclair (Administrator, Canadian Marine Transportation Administration, Department of Transport): Mr. Chairman, yes, it is in a slightly different position, in that part of the debt of the Port of Saint John was obtained as a loan from the Province of New Brunswick. What the federal government has forgiven in the way of debts was money loaned by the federal government to the various ports in Canada. The minister described the situation accurately in saying that to hold the Port of Saint John debt free the federal government would have to outlay a further \$20.6 million. At the same time, the minister indicated that there was a possibility that there might be some debts owing to the federal government by New Brunswick agencies and we might look at the possibility of offsetting obligations from both parties.

• 2100

Mr. Pepin: Anyway, I will speak to Mr. Bishop, the Minister of Transport for New Brunswick, on that subject.

Mr. McCain: In that instance, you would be asking the Province of New Brunswick to do what you are asking no other province in Canada to do. I do not blame you for looking for alternatives, but my request is that you treat the province and the Port of Saint John as all other ports, that your property, against which the loan was made, is still federal property and the Port of Saint John is still obligated to pay the money, as was the federal government initially. I know that there was an element of— what should I say: was it disagreement or . . . ? Anyway, there was not an inclination on the part of the Government of Canada to build those facilities even though they were projected advice. They were built in other areas, and I just would like to see Saint John have that same break. Thank you.

Mr. Pepin: What you said appeared to be particularly justified indignation, but what you might bear in mind is that in other cases provincial governments have made grants to the ports so consequently they are already forgiven. The Government of New Brunswick, I am sure for good reasons, made a loan to the Port of Saint John. So if we were to pay the loan of the Government of New Brunswick to the Port of Saint John you might—I say “might” hypothetically—have those provinces which have made grants to their ports coming back to ask for compensation for these grants. I am not saying more than that; it is just to explain—

Mr. McCain: In view of the total expenditure of the Government of Canada in ports throughout Canada, I would support those provinces as well. I would support them totally because I think the expenditures of the Government of Canada in ports has been such that when it is examined over, say, the last 10-year period it would not be an inordinate amount if you did

[Translation]

Le port de Saint-Jean est-il dans une situation particulièrement différente d'autres ports qui relèvent du Conseil des ports nationaux et qui ont toujours des dettes?

Le président suppléant (M. Forrestall): Monsieur Sinclair.

M. Gordon M. Sinclair (administrateur, Administration canadienne du transport maritime, ministère des Transports): Monsieur le président, en effet, le port de Saint-Jean est dans une situation quelque peu différente dans la mesure où une partie de la dette du port de Saint-Jean a été obtenue sous forme d'un prêt consenti par la province du Nouveau-Brunswick. La remise de dettes du gouvernement fédéral correspondait en fait à des prêts consentis par le gouvernement fédéral aux divers ports du Canada. Le ministre a bien dépeint la situation quand il a dit que le gouvernement fédéral aurait à dépenser de nouveau 20,6 millions de dollars s'il voulait exonérer le port de Saint-Jean de sa dette. Le ministre a également fait remarquer que certains organismes du Nouveau-Brunswick avaient peut-être des dettes envers le gouvernement fédéral, et que nous pourrions peut-être envisager la possibilité d'une annulation réciproque des obligations des deux parties.

M. Pepin: Je parlerai de cette question avec M. Bishop, ministre des Transports du Nouveau-Brunswick.

M. McCain: Vous demanderiez alors à la province du Nouveau-Brunswick de faire ce qu'il n'est demandé à aucune autre province du Canada. Je ne vous reproche pas de chercher des solutions de compromis, je vous demande seulement de traiter cette province, et le port de Saint-Jean comme tous les autres ports, en tenant compte du fait que la propriété pour laquelle le prêt a été consenti reste propriété fédérale, et que le port de Saint-Jean est tenu de rembourser ces sommes, de même que le gouvernement fédéral l'avait fait à l'origine. Je sais qu'il y a eu un certain . . . dirais-je désaccord? Le gouvernement du Canada n'avait pas manifesté d'enthousiasme pour la construction de ces installations, malgré les conseils qu'il avait reçus. Elles ont été construites dans d'autres secteurs, et je voudrais que Saint-Jean bénéficie de la même chance. Je vous remercie.

M. Pepin: Votre indignation semble particulièrement justifiée, mais rappelez-vous qu'il y a eu d'autres cas où des gouvernements provinciaux ont consenti des subventions aux ports et que ces dettes ont été remises. Le gouvernement du Nouveau-Brunswick, pour de bonnes raisons, j'en suis sûr, a consenti un prêt au port de Saint-Jean. Si nous versions donc le prêt du gouvernement du Nouveau-Brunswick au port de Saint-Jean, vous pourriez . . . c'est une simple hypothèse . . . vous trouver devant des provinces qui réclameraient d'être indemnisées pour des prêts qu'elles ont consentis à leurs ports. Je n'en dis pas plus; c'est simplement pour expliquer . . .

M. McCain: Compte tenu des dépenses globales du gouvernement du Canada pour les ports canadiens, j'appuierais ces provinces. Je les appuierais de tout cœur, car je crois que les dépenses du gouvernement du Canada, examinées sur une dizaine d'années, ne représenteraient pas de très grandes sommes si vous deviez les rembourser aux provinces, et aux

[*Texte*]

refund the provinces, all of them, and the municipalities which may have made contributions. However, that is another subject, and I am glad you would take it under consideration.

Mr. Pepin: I respect you and your views, but you are speaking as if those ports make a contribution only to the economy of the country as a whole; they make a contribution to the economy of the municipal area and they make a contribution to the economy of the province so it is quite normal, really, that those two entities—

Mr. McCain: I am just pointing out an abnormal situation, a single indebted port in the whole system; and I ask you, in fairness to the others, to consider relieving that port of its indebtedness.

Mr. Pepin: I will certainly consider it.

Mr. McCain: And I hope that somebody on your right, Mr. Chairman, would give me an element of support in this subject-matter. I do not know whether my time is up, but I will close off.

The Acting Chairman (Mr. Forrestall): You have three minutes.

An hon. Member: Which is why this bill is not going to work anyway. They are all going to be running to you for money.

The Acting Chairman (Mr. Forrestall): Mr. Siddon.

Mr. Siddon: Thank you, Mr. Chairman.

Welcome, Mr. Minister. I would like to continue along the line of questioning opened by Mr. Cook earlier on; but, in defence of Mr. McCain's submission, I would like to suggest that fair is fair and that the debt forgiveness that is being denied New Brunswick in this case might well be denied a province like Quebec, or Montreal, at some time in the future, the Province of British Columbia or the Province of Nova Scotia. So I think it is pretty important if this new corporation is to start with a clean slate that the minister make sure that in retrospect all of those ports which operate under the old National Harbours Board Act are treated with a degree of fairness and equity. If, in fact, some \$500 million of accumulated debt has been forgiven against other ports, then I have a hard time understanding how it is that National Harbours Board Vice-Chairman Jacques Auger is saying that NHB operations have made profits of \$17 million in 1980 and \$60 million in 1981. How can you forgive \$500 million from the treasury of Canada and then claim you have made profits? That is the kind of sleight of hand, Mr. Chairman—

• 2105

Mr. Pepin: It certainly helps.

Mr. Siddon: —that I think we are trying to avoid by very critically scrutinizing this legislation. With all due respect for the instincts of Mr. Benjamin, he should not discredit members who may not have sat on this committee as long as himself because experience comes in many forms, not merely sitting around committees for long hours and long years. Perhaps some of the newer members on this committee are bringing a degree of scrutiny and perceptiveness to the exami-

[*Traduction*]

municipalités qui ont versé leur part. Mais c'est un autre sujet, et je suis content que vous ayez bien voulu consentir à examiner cela.

M. Pepin: Je respecte vos opinions, mais vous parlez comme si ces ports n'avaient fait que contribuer à l'économie du pays dans son ensemble; ils représentent également un apport à l'économie de leur municipalité, ainsi qu'à l'économie de la province, et il est donc normal que ces deux instances...

M. McCain: Je voulais simplement montrer qu'on se trouve devant une situation anormale, c'est le seul port endetté, et je voulais vous demander, par mesure de justice envers les autres, d'envisager d'exonérer ce port de sa dette.

M. Pepin: J'étudierai certainement cette question.

M. McCain: J'ose espérer qu'il se trouvera des gens à votre droite, monsieur le président, qui m'appuieront en l'occurrence. Je ne sais s'il me reste encore du temps, mais ce sera tout.

Le président suppléant (M. Forrestall): Il vous reste trois minutes.

Une voix: C'est bien pourquoi cette loi n'a pas de chance de succès: tout le monde va vous réclamer de l'aide.

Le président suppléant (M. Forrestall): Monsieur Siddon.

M. Siddon: Je vous remercie, monsieur le président.

Je vous souhaite la bienvenue, monsieur le ministre. Je voudrais revenir aux questions posées par M. Cook, au début, mais je voudrais soutenir la thèse de M. McCain, et vous faire remarquer qu'en toute justice, si nous refusons de rendre le Nouveau-Brunswick quitte de sa dette, il faudrait opposer le même refus, le cas échéant, à une province comme le Québec, ou à Montréal, à la Colombie-Britannique ou à la Nouvelle-Écosse. Il est donc important, je crois, que cette nouvelle société tourne une page, et que le ministre s'assure qu'il soit rendu justice à tous les ports qui fonctionnent dans le cadre de l'ancienne Loi sur le Conseil des ports nationaux. Si d'autres ports ont été exonérés de dettes se montant à 500 millions de dollars, je comprends mal que le vice-président du Conseil des ports nationaux, M. Jacques Auger, puisse prétendre que le Conseil des ports nationaux a réalisé des bénéfices de 17 millions de dollars en 1980, et de 60 millions en 1981. Comment pouvez-vous remettre des dettes de \$500 millions sur les deniers publics du Canada, et prétendre ensuite avoir fait des bénéfices? Monsieur le président...

M. Pépin: Cela aide certainement.

M. Siddon: ... ce sont des artifices de ce genre que nous devrions essayer d'éviter en examinant de très près cette législation. Avec tout le respect que je dois aux opinions de M. Benjamin, il ne devrait pas discréditer des membres qui ne sont pas des vétérans de ce comité, car il y a toutes sortes de façons d'acquérir de l'expérience, et le fait de siéger à un comité pendant des années n'est pas la seule. Certains de ceux qui se sont joints plus récemment à ce comité font preuve peut-être

[Text]

nation of this bill that some of those longer-served members feel they exercised many years ago and they are not up to repeating that diligent and thorough approach to this particular piece of legislation that they have exercised in the past.

An hon. Member: Hear, hear!

Mr. Siddon: Now, Mr. Chairman, I would like to say in support of Mr. Cook's case, and in opposition to that which Mr. Benjamin regularly raises, that we are merely wanting to strip off the benefits for the selfish sake of specific torts, that in fact we believe in total the prosperity of this country or of our port administration would be increased if we would get off the backs of the local levels and give them some local autonomy. Not the minister nor any one of his officials will deny that the Port of Vancouver and perhaps the Port of Montreal and other Canadian ports have fallen behind their U.S. counterparts in recent years, according to all statistical indices, because of over-burdening layers of bureaucracy and interference and delay, primarily centering on Treasury Board approvals and the appointment of people to boards who are appointed for political reasons and not because of competence.

Mr. Chairman, I think it is important the minister understand that these are central to the concerns that members like Mr. Cook have brought to this committee. We insist upon a more efficient system which allows higher levels of discretionary spending and discretionary control over budgeting and the determination of surplus to rest with the Local Port authorities.

Although Mr. Sinclair has indicated his surprise that some would think this bill to be inferior to the old National Harbours Board Act of 1936, it has been clearly pointed out that the centralization of power and the adding of an additional layer of bureaucracy, in fact, will slow down the process and deny Local Ports the right to separate accounts as was provided for under Section 31 of the old National Harbours Board Act.

So, Mr. Chairman, I would like then, without eating up all of my time, to get to a few questions of the minister. He knows the Province of British and Mr. Mann, who appeared here last week, and, increasingly, other interested bodies in British Columbia, probably his own ports manager, Mr. Spoke, are quite supportive of some of the initiatives that Mr. Cook and others have taken in this committee in trying to obtain some guarantees that ministerial authorities will not be exercised to the disadvantage of the local port in Vancouver and other Local Port corporations.

Mr. Chairman, Mr. Cook attempted to introduce an amendment in regard to the central banking concept which would have confirmed in law an undertaking the minister made to me in the House on June 23, 1982 at page 188-25 of Hansard in which, during second reading debate, I said:

I challenge the minister to stand up now and tell the people of western Canada that the total surplus funding which is

[Translation]

de plus de clairvoyance et d'esprit critique dans l'examen de ce bill que certains des anciens, qui ont peut-être fait preuve autrefois d'une grande vigilance, et qui se laissent peut-être un peu aller.

Une voix: Bravo, bravo!

M. Siddon: Je voudrais dire, monsieur le président, pour appuyer les arguments de M. Cook, et en opposition à ceux de M. Benjamin, que nous voulons simplement retirer des profits aux ports qui en usent à des fins égoïstes, mais que nous croyons, dans l'ensemble, qu'il serait bon pour la prospérité de ce pays ou de notre administration des ports que nous accordions un peu plus d'autonomie aux autorités locales, et que nous leur laissions un peu plus les mains libres. Le ministre et ses collaborateurs ne nieront pas que le port de Vancouver, et peut-être celui de Montréal, ainsi que d'autres ports canadiens sont à la traîne, ces dernières années, de leurs homologues américains, d'après toutes les données statistiques, à cause de la rigidité de la démocratie, des retards, des obstacles mis sur leur route, en particulier en ce qui concerne les approbations du Conseil du Trésor et les nominations aux conseils de gens choisis pour leur appartenance politique et non pour leurs compétences.

Des questions comme celles que M. Cook a soulevées devant ce comité sont au coeur de nos préoccupations, et il est important que le ministre le comprenne, monsieur le président. Nous réclamons un système plus efficace, qui donnerait aux autorités de port locales une plus grande latitude dans les dépenses, dans la gestion de leur budget et dans la détermination des excédents.

Bien que M. Sinclair se soit dit surpris que certains jugent ce projet de loi inférieur à l'ancienne Loi de 1936 sur le Conseil des ports nationaux, il a été clairement montré que la centralisation du pouvoir et le fait d'ajouter un nouveau maillon bureaucratique ralentira en fait le processus et refusera aux ports locaux le droit à des comptes distincts, droit qui leur avait été accordé au titre de l'article 31 de l'ancienne Loi.

Je voudrais maintenant, monsieur le président, sans utiliser tout le temps qui m'est alloué, poser quelques questions au ministre. Il sait que la Colombie-Britannique, ainsi que M. Mann, qui a comparu devant nous la semaine dernière, et d'autres organismes de cette province—jusqu'à son propre gestionnaire des ports, M. Spoke—sont en faveur de certaines des mesures prises par M. Cook et par d'autres, dans ce comité, pour obtenir des garanties que l'autorité du ministre ne s'exercera pas au désavantage du port local de Vancouver, et d'autres sociétés de ports locales.

M. Cook a essayé de présenter un amendement sur la notion de banque centrale, monsieur le président, amendement qui aurait confirmé par voie législative la promesse que m'a faite le ministre à la Chambre, le 23 juin 1982, alors que j'avais déclaré, au cours du débat de seconde lecture—vous trouverez la citation à la page 188-25 du Hansard:

Je défie le ministre de se lever maintenant et de dire à la population de l'Ouest canadien que les profits réalisés par le

[Texte]

earned at the port of Vancouver will be available on a first call basis for the development of the port.

Mr. Pepin stood in his place and responded:

It will.

Any surplus which is earned at the port of Vancouver would be available on a first call basis.

Now, we have had long discussions in the last few days, Mr. Chairman, centering on proposed Section 34 of Clause 13, which gives the minister the sole prerogative to deem what is to be considered as surplus and to strip that surplus off, when deposited, not only from the Canada Ports Corporation but from the Local Port Corporation. That is provided by an amendment introduced by Mr. Flis to proposed Section 36 of Clause 13 to strip those excesses off if, in the minister's wisdom, there seem to be excesses, and to deposit them to the central bank account with no guarantee that a fair market rate of interest will be credited.

Now I submit, Mr. Chairman, that the minister misled me in the House if, in fact, those funds are not to be available on a first-call basis for the development of the Port of Vancouver, which can only in the final analysis be determined... the requirements can only be determined by people who are very well acquainted with regional requirements, that being the management and the board of the Local Port Corporation. Mr. Pepin said that would be the case. Continuing from page 18825 of *Hansard*, I said, and I quote:

• 2110

I am very pleased that that is in the record. The Minister of Transport has pointed out that any surplus revenues earned in the port of Vancouver will stay there.

Mr. Pepin, rising in his place, said, "Sure."

We went on to have the minister clarify, further down in that column, that the Port of Vancouver will be called by the Canada Ports Corporation—identified— "It will stay there"—meaning surplus. It will be stamped "Port of Vancouver"— "and it will be available to the port of Vancouver for development. Is that clear?" And: "Mr. Siddon: Yes, that is clear."

Mr. Chairman, the interpretation given to us of proposed Section 34 on page 20 of the bill is that the minister will have the prerogative to determine what is surplus—agreed, taking into account the capital expenditure program of the local corporation. But whatever he:

... considers to be in excess of the amount required for the purposes of the local port corporation

—will be, at his discretion, deposited to the central banking fund.

I would like the minister to clarify the clear distinction I think should be evident to all those who read the record of *Hansard* and the bill—the clear distinction between what the

[Traduction]

port de Vancouver vont être utilisés en priorité pour l'expansion du port.

Et M. Pépin a répondu:

Ainsi en sera-t-il.

Tout profit réalisé par le port de Vancouver sera mis avant tout à la disposition de ce port.

Nous avons longuement discuté ces derniers jours, monsieur le président, du projet de paragraphe 34 de l'article 13, qui laisse le ministre seul juge de décider de ce qui est considéré comme excédent et de priver de cet excédent non seulement la Société canadienne des ports, mais également de la Société des ports locaux. C'est ce qui est stipulé dans l'amendement présenté par M. Flis au projet de paragraphe 36 de l'article 13, visant à prélever ces excédents s'ils apparaissent comme des excédents de l'avis du ministre, et de les déposer au compte d'une banque centrale sans garantie qu'ils porteront un intérêt raisonnable au taux du marché.

Je soutiens, monsieur le président, que le ministre m'a induit en erreur au Parlement si ces sommes ne sont pas disponibles sur demande pour le développement du Port de Vancouver, qui ne peut être déterminé en dernier ressort que par des gens qui connaissent parfaitement les besoins régionaux, à savoir le conseil d'administration et le conseil de la Société de port locale. M. Pepin a dit que tel serait le cas. A la page 18825 du *Hansard*, je disais, et je cite:

Je suis très heureux que cette affirmation soit consignée au procès-verbal. Le ministre des Transports a signalé que le port de Vancouver pourra garder tous les profits qu'il aura réalisés.

M. Pepin m'a alors répondu «Bien sûr».

Ensuite, j'ai demandé au ministre des précisions au sujet de la désignation du port de Vancouver par le Conseil des ports nationaux et il m'a répondu que ce dernier conserverait «ces sommes dans une enveloppe réservée au port de Vancouver et les autorités portuaires y auront accès à des fins d'expansion. Est-ce clair?» Ensuite: «M. Siddon: Parfaitement.»

Monsieur le président, on nous dit que le projet d'article 34, à la page 20 du projet de loi, signifie que le ministre aura la prérogative de déterminer ce que sont des profits, en tenant compte, je le concède, du programme d'investissement de la société de ports locale. Toutefois, tout ce qui:

... de l'avis de la Société, excède la somme nécessaire aux fins de cette société de port locale,

... tous ces fonds, à la discrétion du ministre, seront déposés dans un compte central.

J'aimerais que le ministre me donne des précisions sur la distinction qui devrait être claire aux yeux de tous ceux qui lisent le *Hansard* et le projet de loi, à savoir la distinction qui

[Text]

minister said in the House and what his officials have been telling this committee.

Mr. Pepin: May I ask you, you do not have any more problem with proposed Section 34 now?

Mr. Siddon: Well, I may have.

Mr. Pepin: I thought the amendment that was introduced—and that will be accepted—to change the word “transfer” to “lend”, made it very clear.

Mr. Siddon: No, that does not satisfy the problem, Mr. Chairman. I have pointed out, and Mr. Cook has reflected in his proposed amendment, that we in this party, I think, claim to be as concerned with sharing and helping to develop less-profitable ports as anybody else. So we are not opposed to the lending concept. I think that has been made very clear over and over again. Contrary to Mr. Benjamin's thick-headed resistance to that motion, the Conservative Party is not opposed to the lending function.

Mr. Pepin: So if you do not oppose the lending, you do not oppose proposed Section 34, now that it has been amended.

Mr. Siddon: Yes, we do.

Mr. Pepin: You still do.

Mr. Siddon: And I would like to explain the reasons, and I would like your response, Mr. Minister.

The difference of opinion has to do with who shall exercise the authority to define “surplus”: the minister or the local port corporation. That is the distinction in degree of local autonomy that we have debated at length in this committee.

I would just like for the record, Mr. Minister, to point out the nature of an amendment that Mr. Cook submitted and that was defeated by government members. I would urge your reconsideration of this amendment, because it may well—in all likelihood, will be—introduced at third-reading stage. The amendment to proposed Section 34.(2) of the bill as written—this is in Clause 13—would indicate that:

A local port corporation may lend to the Canada Ports Corporation or to any other local port corporation funds the lending local port corporation considers to be in excess of its capital requirements.

That makes the distinction, Mr. Chairman, Mr. Minister, between the notion that the Governor in Council or the minister would deem surplus amounts and the right of local port corporations to define surplus amounts, and it would put the onus on the local port corporation, then, out of generosity and national concern, to make such contributions.

Now, members laugh. Mr. Benjamin loves to laugh, because he does not trust anybody, except an NDP-dominated centralist government. He does not trust anybody in this country. And the minister laughs.

An hon. Member: I do not trust the Tories.

[Translation]

existe entre ce qu'a dit le ministre en Chambre et ce que ses collaborateurs ont dit à notre Comité.

M. Pepin: Vous n'avez pas d'autres problèmes avec le projet d'article 34?

M. Siddon: Peut-être que si.

M. Pepin: Je croyais que l'amendement qui avait été présenté, et qui sera accepté, dans le but de remplacer le terme «transféré» par «prêté» avait éclairci la question.

M. Siddon: Cela ne résoud pas le problème, monsieur le président. J'ai déjà indiqué, tout comme M. Cook dans son projet d'amendement, que notre parti tenait autant que quiconque à aider financièrement les autres ports moins rentables. Nous ne nous opposons donc pas au principe du prêt. Je pense que cela est bien clair. Contrairement à l'opposition obstinée de M. Benjamin vis-à-vis de cette motion, le parti conservateur accepte le principe du prêt.

M. Pepin: Dans ce cas, vous ne vous opposez donc pas au projet d'article 34 maintenant qu'il a été modifié.

M. Siddon: Si.

M. Pepin: Ah bon?

M. Siddon: Et je vais vous expliquer pourquoi, monsieur le ministre, avant d'entendre votre réponse.

Nous ne sommes plus d'accord lorsqu'il s'agit de déterminer qui aura le pouvoir de définir ce que sont des «profits»: le ministre ou la société de port locale? En effet, de cela dépend l'autonomie de la société de port locale, et nous en avons discuté très longuement en comité.

Monsieur le ministre, j'aimerais vous donner des explications sur un amendement présenté par M. Cook mais qui a été rejeté par les députés de la majorité. Je vous exhorte à revoir cet amendement car il sera fort probablement représenté à l'étape de la troisième lecture. Cet amendement, qui concerne l'article 34(2) du projet de loi, c'est-à-dire à la clause 13, stipulerait que:

Une société de port locale peut prêter à la Société canadienne des ports ou à une autre société de port locale les fonds que la première juge excédentaires à ses besoins en matière d'immobilisation.

Monsieur le président, monsieur le ministre, nous faisons ici la distinction entre une situation où ce sont le gouverneur en conseil ou le ministre qui détermineraient ces profits et la situation où ce serait la société de port locale qui aurait le droit de déterminer ces profits; ainsi, c'est cette dernière qui, par générosité et par patriotisme, déciderait de faire ce genre de contributions.

Je vois que cela fait rire certains députés. M. Benjamin réagit souvent ainsi car il ne fait confiance à personne, sauf à un gouvernement NPD centralisateur. Il ne fait confiance à personne d'autre. Le ministre rit, lui aussi.

Une voix: Je ne fais pas confiance aux conservateurs.

[Texte]

Mr. Siddon: Mr. Minister, I want to ask you why you cannot entrust the local port corporation, comprising officials and board members you appoint, to make these decisions in the region, and not have to revert to the minister, to the proposed Canada Ports Corporation, to the officials in your department—and to take months and months of delay to make important decisions? Why can you not trust the officials at the local level, whom you appoint, to make these kinds of decisions and to deem surplus and voluntarily and generously to make contributions to the central bank account?

Mr. Pepin: I was not laughing at you; do not be so sensitive. I was laughing at the idea that it would amount to the same.

• 2115

As it is, if a local port corporation has an amount of money, whatever it is that is not incorporated, that is not used, in the six years of its capital budget, it would have to go somewhere. It does not really matter if it is they who send it to me or if it is I who request it from them; the effect is the same. I can see symbolically that your view may be nicer, but the effect is the same, really. I was really hoping that with the rest of the world looking at us tonight we would pass this bill, because they have been waiting for it patiently.

Mr. Siddon: I would not count on it, Mr. Minister.

Mr. Pepin: Yes, you obviously set your mind on it. I would have thought that the change between “transfer” and “lending” would be really the substance of the debate, and we would accept that.

Anyway, I thought you would have difficulties with proposed Section 36, Clause 13, which makes it possible for the minister to ask for more money. I just want to explain that to you. There are three points. The first one is that such a possibility exists in the Harbour Commissions Act, 1964, and has never been used. I would like to tell you that this proposed Section 36 was put in there, as I explained previously to Mr. Cook, in order to permit the movement of ports in the future from a Schedule C of the Financial Administration Act to a Schedule D, with more autonomy for it. Also, under Schedule D the minister, the government, can ask for dividends from its Crown corporations. That is why this was put in there so that you would not require a new bill to permit passage from Schedule C to Schedule D under the Financial Administration Act.

I will take just one more minute, please. Another reason is that should funds ever be removed under this proposed section, it would appear in the annual report obviously, and the minister would be held accountable for such action. It would not be a secret that the minister had requested funds from a local port corporation.

[Traduction]

M. Siddon: Monsieur le ministre, j'aimerais savoir pourquoi vous ne voulez pas faire confiance à la société de port locale, qui sera composée des agents et des administrateurs que vous nommerez, en l'autorisant à prendre ses décisions plutôt que de les confier au ministre, à la Société canadienne des ports et aux fonctionnaires de votre ministère, ce qui retardera inévitablement de plusieurs mois la prise de décisions importantes. Pourquoi ne voulez-vous pas faire confiance aux agents locaux, que vous aurez nommés, et pourquoi refusez-vous de leur confier le soin de déterminer leurs propres profits ainsi que les fonds qu'ils voudront volontairement et généreusement offrir au compte central?

M. Pepin: Je ne risais pas de vous! Ne soyez pas aussi susceptible. Je risais parce que ce que vous proposez revient exactement au même.

À l'heure actuelle, si une société de port locale dispose d'une certaine somme d'argent, quelle qu'elle soit, qui n'est pas utilisée pendant les six années de son budget d'immobilisations, il faut bien que cette somme soit consacrée à quelque chose. Peu importe que ce soit la société locale qui m'envoie cette somme ou que ce soit moi qui la lui réclame; l'effet est le même. Symboliquement, votre idée est peut-être meilleure, mais en réalité, l'effet est le même. J'espérais tout simplement que, étant donné que tout le monde attend patiemment que nous adoptions ce projet de loi, que nous l'adoptions ce soir.

M. Siddon: Ne comptez pas trop là-dessus, monsieur le ministre.

M. Pépin: Oui, c'est ce que je constate. Je pensais que le fait de remplacer le mot «transfert» par «prêt» permettrait de clore le débat, et nous étions prêts à accepter cela.

Quoi qu'il en soit, je pensais aussi que vous auriez des difficultés avec le projet d'article 36 à l'article 13, qui permet au ministre de réclamer des fonds supplémentaires. J'aimerais vous donner des explications; il y en a trois. Tout d'abord, une telle possibilité existe déjà dans la loi sur les commissions de port de 1964, mais ce pouvoir n'a jamais été exercé. Comme je l'ai déjà dit à M. Cook, ce projet d'article 36 a été inséré dans le projet de loi afin que certains ports puissent, à l'avenir, passer de l'annexe C de la Loi sur l'administration financière, à l'annexe D, ce qui leur donnera plus d'autonomie. De même, le ministre et le gouvernement peuvent demander des dividendes aux sociétés de la Couronne figurant à l'annexe D. Nous avons donc inséré cet article afin de ne pas exiger l'adoption d'un nouveau projet de loi pour faire passer certains ports de l'annexe C à l'annexe D de la Loi sur l'administration financière.

Je vous en prie, j'en ai encore pour une minute. Par ailleurs, si des fonds étaient utilisés en vertu de ce projet d'article, cela serait automatiquement indiqué dans le rapport annuel et le ministre en serait tenu responsable. Donc, ce ne sera un secret pour personne si le ministre réclame des fonds à une société de port locale.

[Text]

Mr. Siddon: Mr. Chairman, to the minister, it is not really a matter of whether or not things are done in secret; it is not a matter of whether the funds would be transferred or loaned. The question has to do with where the final authority rests, in regard to the financial management of the income and the expenditures of the local port corporations.

Mr. Chairman, to the minister, I appreciate that he has to consult from time to time but, if I may, I suggest we look at Clause 13, proposed Section 34. There it is clearly indicated, and there is nothing about six-year spending programs. It does indicate that you would consult with the local port corporation about their proposed expenditures, but the proposed section under that clause reads:

34.(1) The Corporation may, with the approval of the Minister, require a local port corporation to . . .

“Lend” or to “transfer”—make it “lend”—but “require”? Mr. Chairman, the main bone of contention here is whether or not you trust your local port corporations and the directors of those corporations enough to give them that responsibility, and to expect a little bit of tit for tat from them. You have the final authority anyway to appoint new directors, or to de-commission a board if they do not act in accordance with your wishes. But I submit, Mr. Chairman, that port development would proceed much more rapidly and harmoniously if you could entrust your local officials with more responsibility, with more autonomy.

Now if you refer to proposed Section 36 under Clause 13, as you have, it also says:

The Minister and the Minister of Finance may . . . require the Corporation to pay to the Receiver General . . .

or local ports corporations. Now that is the final confiscatory passage, if you like. Certainly, if all the ports in Canada in total were making profits, we, in this party, would far rather they were paying lump sum contributions to the Receiver General than for them to have to come back to have their batteries recharged, as most Crown corporations do and have, including the National Harbours Board, for many many years.

We would prefer that if they were profitable, and if the total pool of wealth were expanding rather than shrinking, and there should be an opportunity, certainly they make those kinds of contributions to the national good. But the preference would be that that be done with a degree of voluntarism, in accordance with the local port authority's plans as to what the port requirements would be in the future. Mr. Chairman, does the minister not understand this distinction we have been making? It was not a matter as to whether I thought the minister was laughing at me or not, Mr. Chairman, it is a question of whether the minister is laughing at the kinds of people who would be appointed and entrusted with managing the local port corporations. I do not think they deserve to be laughed at by anybody. I think it is high time we put a little trust in those kinds of local levels of people and if we do not like the way they do their job we can get rid of them.

[Translation]

M. Siddon: Monsieur le président, la question n'est pas vraiment de savoir si ce genre de mesure sera prise dans le secret ou non; la question n'est pas non plus de savoir si ces fonds seront transférés ou prêtés. Le fond du problème consiste à déterminer qui aura l'autorité ultime, en ce qui concerne la gestion financière des revenus et des dépenses des sociétés de port locales.

Monsieur le président, je reconnais que le ministre doit faire des consultations de temps à autre, mais je vous propose de vous reporter à l'article 13, au projet d'article 34. Cet article est très clair et il n'est nullement question de programmes de dépenses de six ans. Il y est indiqué que vous consulterez la société de port locale au sujet de ses projets de dépenses, mais le projet d'article stipule que:

34.(1) La société peut, sous réserve de l'approbation du ministre, exiger d'une société de port locale . . .

Vous avez décidé de remplacer «transfère» par «prête» mais vous dites ici «exiger»? Monsieur le président, la question fondamentale est de savoir si, oui ou non, le ministre fait suffisamment confiance à ses sociétés de port locales et à leurs administrateurs pour leur donner cette responsabilité. De toute façon, c'est vous qui avez le pouvoir de nommer de nouveaux administrateurs ou de démanteler un conseil d'administration s'il ne prend pas les décisions qui vous plaisent. Je prétends toutefois, monsieur le président, que l'expansion des ports se ferait beaucoup plus rapidement et de façon beaucoup plus harmonieuse si le ministre donnait davantage de responsabilités et d'autonomie à ses agents locaux.

Maintenant, en ce qui concerne le projet d'article 36, à l'article 13, il stipule que:

Le ministre et le ministre des Finances peuvent . . . exiger que la Société verse au Receveur général . . .

ou à des sociétés de port locales. Si tous les ports du Canada faisaient des profits, notre parti préférerait de beaucoup qu'ils versent des contributions forfaitaires au Receveur général plutôt que de revenir se faire renflouer par la suite, comme le font la plupart des sociétés de la Couronne, y compris le Conseil des ports nationaux, depuis fort longtemps.

Nous préférierions donc, si ces ports font des profits, et qu'ils continuent à en faire, qu'ils puissent avoir la possibilité de contribuer au bien national. Mais nous préférierions aussi que cela se fasse volontairement, conformément aux plans de la société de port locale, compte tenu de ses besoins futurs. Monsieur le président, le ministre ne comprend-il pas la distinction que nous faisons? Peu m'importe que ce soit moi ou un autre qui ait fait sourire le ministre, la question est plutôt de savoir si, par cette réaction, le ministre visait ceux qui seront nommés et chargés de gérer les sociétés de port locales. Je ne pense pas qu'ils méritent cela. Je pense au contraire qu'il est grand temps que nous leur fassions un peu confiance car, de toute façon, si ce qu'ils font ne nous plaît pas, nous pouvons nous débarrasser d'eux.

[Texte]

• 2120

I would like to reserve an opportunity for another round, if that is possible.

Mr. Pepin: All right. Could I say two words, Mr. Chairman, just to try to answer this question?

The Acting Chairman (Mr. Forrestall): Mr. Pepin.

Mr. Pepin: I sometimes regret that somebody had the idea of this banking concept because it has become the front and centre of your thinking, to a point where it has really become excessive. You must, I am quite sure, have in mind that this will not happen very often, if at all, because most of the ports, if not all of them, will commit their money for six years in their capital budget, and if they have excess money—to use anti-inflation board terminology—they will find a way to disburse it by way of reducing their rates, or what not. You have become obsessed by this, which is really a very exceptional situation. It will not, really, happen very often.

You made the case for the dignity, the glory, the responsibility of the local port corporation. I could also make the case for the Canada Ports Corporation as being formed by very distinguished ladies and gentlemen also. If it is a banker's concept, the banker must be in the position to call the money. It seems to me that you are making a mountain out of a molehill, if that is the word in English, by giving so much importance, in terms of democracy, in terms of what not, to a situation that will really be exceptional in the life of the local port corporation.

Mr. Siddon: Mr. Chairman, I suppose we have stage fright—just a closing comment—because of the minister's application of . . .

The Acting Chairman (Mr. Forrestall): You are three or minutes over. Mr. Siddon, you are down for a second round, please, and I have allowed you to go . . .

Mr. Siddon: The use of Section 64 last year, Mr. Chairman, I think makes all of us very skittish about the motives of the Minister of Transport.

The Acting Chairman (Mr. Forrestall): I do not question that for a minute.

Mrs. Mitchell, please.

Mrs. Mitchell: Thank you very much. I really just have two questions for clarification. One follows on the question, again, of decentralized administration. I know that we have asked this before and perhaps it has been clarified, but in lay terms, I wonder if you could just see if I have this sorted out in my own head. If a port—and in this case, of course, I am thinking of the Port of Vancouver—has an income and an annual operating budget, which I assume has been approved by the parent corporation, and a six-year capital plan, which also has been approved by the parent body, within those terms—and also accepting the given, that the surplus funds will go into a central banking pool—will the local board and the local manager, being accountable to the local board, then have the authority to administer and spend funds, without having to go

[Traduction]

J'aimerais pouvoir reprendre la parole tout à l'heure, si c'est possible.

M. Pepin: Puis-je répondre à cette question, monsieur le président?

Le président suppléant (M. Forrestall): Monsieur Pepin.

M. Pepin: Je regrette parfois que quelqu'un ait eu cette idée du dépôt bancaire central car j'ai l'impression que cela vous obsède maintenant. Il faut bien que vous compreniez que cela ne se produira pas très souvent, si cela se produit jamais, car la plupart des ports, sinon tous, vont engager leurs capitaux pendant six ans dans le cadre de leurs plans d'immobilisation; s'ils ont des fonds excédentaires, pour employer un terme de la Commission de lutte contre l'inflation, ils trouveront le moyen de s'en servir pour réduire leurs tarifs ou autre chose. Vous êtes obsédé par une situation qui, en fait, restera très exceptionnelle.

Vous avez défendu la dignité et le sens des responsabilités de la société de port locale. De mon côté, je pourrais vous dire que la Société canadienne des ports est composée d'hommes et de femmes très compétents eux aussi. Si nous adoptons le concept du banquier, celui-ci doit être en mesure de réclamer cet argent. J'ai l'impression que vous faites de tout cela une montagne en accordant à cette question beaucoup trop d'importance, puisque, et je le répète, cette situation restera très exceptionnelle au niveau de chaque société de port locale.

M. Siddon: Monsieur le président, c'est peut-être le trac . . .

Le président suppléant (M. Forrestall): Votre temps est écoulé depuis trois ou quatre minutes. Je peux vous inscrire pour un second tour, mais je vous en prie, monsieur Siddon, j'ai déjà été indulgent . . .

M. Siddon: Le recours à l'article 64, l'année dernière, monsieur le président, nous rend tous très circonspects en ce qui concerne les motifs du ministre des Transports.

Le président suppléant (M. Forrestall): Je ne le conteste pas.

Madame Mitchell, vous avez la parole.

Mme Mitchell: Merci beaucoup. En fait, je n'ai que deux précisions à demander. L'une émane de la question sur l'administration décentralisée. Je sais qu'on en a parlé à plusieurs reprises mais, en termes simples, j'aimerais que vous me donniez encore une fois des explications pour que je comprenne bien. Si un port, et je prendrai l'exemple du port de Vancouver, a des revenus et un budget d'exploitation annuel, qui aura sans doute été approuvé par la société mère, ainsi qu'un plan d'immobilisations de six ans, qui lui aussi aura été approuvé par la société mère, et que les profits sont acheminés dans une caisse centrale, la société de port locale et son gérant seront-ils responsables devant le conseil d'administration local, et auront-ils le pouvoir d'administrer et de dépenser des fonds sans devoir obtenir l'approbation de l'organisme central, dans

[Text]

for central approval, within the money that they have in an approved budget and six-year plan?

Mr. Pepin: Mr. Sinclair will be specific.

Mr. Sinclair: You asked whether they would have the approval to go ahead and spend their money without any further reference.

Mrs. Mitchell: Is it just . . .

Mr. Sinclair: Once they have their operating budget approved, once a year, they can spend all the money in their operating budget, that approval having been given.

In terms of their capital budget, the capital budget having been approved, as you indicated, they would have the authority to spend that money up to the delegated limits, which in the Port of Vancouver would probably be the full \$10 million and, as I indicated the other day, it is \$10 million on each and every contract that would come up. So the number of contracts in excess of \$10 million being so few, even across the National Harbours Board ports as a whole, I would not have any compunction in saying that almost without exception the port would have the authority to spend . . .

• 2125

Mr. Pepin: How many cases were there last year of contracts with more than \$10 million?

Mr. Sinclair: I cannot quote the exact number off the top of my head, but it certainly would be less than 10, and last year was an extraordinary year because of the contracts associated with the Port of Prince Rupert.

Mrs. Mitchell: So actually there is considerably more flexibility and also a much higher spending limit under this agreement than the present situation. It is a considerable improvement. Is that true?

Mr. Pepin: Immensely. That is why to me . . .

Mrs. Mitchell: It is \$10,000 up to \$10 million. No, \$15,000 up to \$10 million.

Mr. Pepin: Yes, and this is why to me the case made by Mr. Cook and Mr. Siddon that one can compare the National Harbours Board Act with this is unbelievable. I cannot understand how somebody can come to that.

Mrs. Mitchell: My second question goes back again to the composition of the local board. I know we talked to the minister before about this and in our amendments I think both opposition parties agreed in principle, and I honestly hope the minister will take another look at this with an open mind.

Coming from different philosophies, I think we agreed that if we are going to have a more decentralized autonomous port system, surely it makes good sense to have more representation from the local region, admitting again that it is the minister who makes the final approval of board members. We propose—and I think it was not unlike the Conservative propos-

[Translation]

les limites du budget et du plan de six ans qui auront été approuvés?

M. Pepin: M. Sinclair va vous donner ces précisions.

M. Sinclair: Vous voulez savoir s'ils pourront dépenser leur argent sans devoir demander d'autres autorisations.

Mme Mitchell: Est-ce simplement . . .

M. Sinclair: Une fois que leur budget d'exploitation sera approuvé, une fois par an, ils pourront dépenser tout l'argent prévu dans ce budget puisque celui-ci aura été approuvé.

En ce qui concerne le budget d'immobilisations, celui-ci aura été approuvé, comme vous l'avez indiqué, et ils pourront donc dépenser les fonds prévus dans ce budget, lequel, dans le cas du port de Vancouver, s'élèvera certainement à 10 millions de dollars; comme je l'ai indiqué l'autre jour, il s'agit d'un plafond de 10 millions de dollars pour chacun des contrats qui sera assigné. Étant donné que le nombre de contrats dépassant 10 millions de dollars est très rare, même pour l'ensemble des ports du Conseil des ports nationaux, je n'hésiterais pas à dire que, pratiquement sans exception, le port aura le pouvoir de dépenser . . .

M. Pepin: L'année dernière, combien de contrats dépassaient 10 millions de dollars?

M. Sinclair: Je ne pourrais pas vous le dire à brûle-pour-point, mais c'est moins de 10, alors que cette année-là était plutôt extraordinaire étant donné les contrats concernant le port de Prince Rupert.

Mme Mitchell: Donc, en fait, ce projet de loi permet une plus grande souplesse et une plus grande autonomie financière qu'à l'heure actuelle. C'est une amélioration considérable. C'est bien cela?

M. Pepin: Oui. C'est la raison pour laquelle . . .

Mme Mitchell: Donc, le plafond passe de \$10,000 à 10 millions de dollars. Non, plutôt de \$15,000 à 10 millions de dollars.

M. Pepin: Oui, et c'est la raison pour laquelle je n'arrive pas à comprendre pourquoi M. Cook et M. Siddon peuvent comparer la Loi sur le Conseil des ports nationaux et celle-ci.

Mme Mitchell: J'aimerais maintenant revenir sur la composition du conseil d'administration local. Je sais que nous en avons déjà discuté avec le ministre mais, étant donné que dans le cadre de nos amendements, les deux partis de l'opposition s'étaient mis d'accord en principe, j'espère sincèrement que le ministre reverra cette question avec un esprit plus ouvert.

Malgré nos doctrines différentes, nous étions convenus que, si nous voulons un système portuaire autonome et plus décentralisé, il était logique d'avoir une plus grande représentation de la région, même si c'est le ministre qui approuve en dernière analyse la nomination des différents membres du conseil d'administration. Nous proposons, et c'est assez semblable à la

[Texte]

al—that the board be composed of seven members and we suggested that four of those members come from different local jurisdictions: one to be appointed by the province, or provinces if preferred, if there were several provinces involved; one or several to be recommended or nominated, if you like, by the combination of municipalities in which the port is located, and that is not to be an elected person, it would be someone with port expertise but to whom the minister's criteria would apply; one or more to be recommended by labour, possibly through the Federation of Labour but in consultation with the unions; and one to be recommended by the business community, specifically by the domestic port users.

I think all those four groups, if you like, have somewhat competitive or conflicting interests so I think your argument before that they would take over is not likely to happen and the feds would still have another three slots to be filled.

You said earlier that you would be receptive to having names suggested, but it would seem to me you need to qualify that because you immediately said, "the Board of Trade, the Chamber of Commerce and port users". Immediately your instinct was the business community. So why could you not invite these, if it is agreed that these are reasonable kinds of bodies, to have some input, if you like—I would like it to be stronger than input but that has been voted down—more regional input? Why could you not invite recommendations from these different bodies? You could perhaps have two or three nominations from each category with the minister having the final authority to choose the best person, provided it is balanced and from these four categories, plus additional federal appointees?

Mr. Pepin: You said it yourself; I am afraid of conflicts of interest. I said that each time.

Mr. Benjamin: You cannot please everybody, Jean.

Mr. Pepin: That is it.

Mrs. Mitchell: That is what representation is, is it not?

• 2130

Mr. Pepin: What will happen is that you will have a fight first on how many organizations must come into the system under which the business representatives will be selected. I am going to appoint . . .

An hon. Member: That is your problem.

Mrs. Mitchell: Well, it is also the minister's. There could be a number that would be nominated and you would have their qualifications there.

[Traduction]

proposition des conservateurs, que le conseil d'administration soit composé de sept membres dont quatre représenteraient des juridictions locales différentes; l'un serait nommé par la province, ou par les provinces si vous voulez, au cas où il y aurait plusieurs provinces en question; un autre ou plusieurs seraient recommandés ou nommés par l'ensemble des municipalités sur le territoire desquelles le ports seraient situés; cette personne ne serait pas élue, mais elle aurait une expérience considérable dans le domaine et les critères du ministre s'appliqueraient à elle. Un autre membre ou plusieurs seraient recommandés par les syndicats, éventuellement par l'intermédiaire de la Fédération du travail mais en consultation avec les syndicats; enfin, un autre membre serait recommandé par le milieu des affaires, surtout par les usagers canadiens du port.

Ces quatre groupes, si on peut les classer ainsi, ont des intérêts plus ou moins contradictoires et il est donc fort peu probable qu'ils mettent la mainmise sur l'ensemble du conseil d'administration, comme vous le prétendez; de toute façon, il resterait au gouvernement fédéral encore trois administrateurs à nommer.

Vous avez dit tout à l'heure que vous étiez prêt à étudier les candidatures qui vous seraient suggérées, mais vous devriez préciser ce que vous entendez par là car, immédiatement après, vous avez parlé de «la Chambre de commerce et les usagers du port». Vous avez donc pensé immédiatement au milieu des affaires. Pourquoi donc ne pas inviter des représentants de ces différents groupes, si vous convenez que ce sont des groupes raisonnables, à participer aux activités de ce conseil d'administration, ce qui permettrait de faire davantage participer l'ensemble de la région? Pourquoi ne pas inviter ces différents groupes à faire des recommandations? Il se peut que, pour chaque groupe, vous receviez deux ou trois noms et c'est vous, monsieur le ministre, qui choisirez le membre du conseil d'administration, à condition que votre choix soit équilibré et que les personnes choisies viennent de ces quatre catégories, sans compter les autres candidats fédéraux.

M. Pepin: Vous l'avez dit vous-même, je crains les conflits d'intérêts. C'est ce que je vous répète chaque fois.

M. Benjamin: On ne peut pas faire plaisir à tout le monde, Jean.

M. Pepin: Exactement.

Mme Mitchell: C'est pourtant cela la représentation?

M. Pepin: Tout d'abord, il faudra se battre pour savoir combien d'organismes entreront dans le système en vertu duquel les représentants du monde des affaires seront choisis. Je vais nommer . . .

Une voix: C'est votre problème.

Mme Mitchell: Enfin, c'est aussi le problème du ministre. Il pourrait y en avoir un certain nombre de nommés et vous auriez la liste des compétences.

[Text]

Mr. Pepin: First of all, I do not want to have one representing the municipality, one representing the provinces and what not because they will feel . . .

Mrs. Mitchell: Why?

Mr. Pepin: Because they will feel obliged to serve the interests of the municipality or serve the interests of the province. I want them to serve the interests of the port.

Mrs. Mitchell: But all our structural systems . . . I mean, you represent a riding, but once you become a minister you are not working only for your riding, so surely if they are selected because they have expertise, they would be competent people and you could veto ones whom you did not think were competent.

Mr. Pepin: Anyway, I do not think it is right to have them stand as municipal men on the Port Corporation of Vancouver, or as provincial men on the Port Corporation of Vancouver. I do not think this is right; I do not think this is good. I prefer them to be representatives at large. As I repeatedly said, any body, province or municipality, that wants to suggest names—and I also suggest that they can publicize these names as much as they care to—will be in a position to do so, and I encourage them to do so.

Mrs. Mitchell: I do not think that guarantees a balance, though. Surely there are some particular contributions to be made by municipalities concerned about the environment around the port, not an elected person but a person with port expertise and regional expertise, and the same goes for people who have an expertise in provincial affairs and are going to be out-voted by six other members if it comes to a vested interest.

Mr. Pepin: Suppose, for example, that you were on the Port of Vancouver, you would prefer to have been elected by the Government of Canada on your own merits with an idea in the mind of whoever has appointed you that you might well represent a particular sector of society, a particular interest also, rather than being in a position to say that you were selected by the municipality and consequently you have more precise obligations in that respect. I just think that you would prefer that.

Mrs. Mitchell: There would be a liaison, of course, but that would be positive, I would think, and once the person was there, there would still be six other people who would be voting so surely there would be no danger that their vested interests would take over.

Mr. Pepin: As you know, in some cases—and I have in particular in mind one of the harbour commissions on the west coast—the selection was to be made by a number of municipalities but they could not agree among themselves so finally I had to make the nomination.

Mr. Benjamin: Yes, if they do not make the agreement then you would have to.

[Translation]

M. Pepin: Tout d'abord, je ne veux pas en avoir un pour représenter la municipalité, l'autre les provinces et je ne sais qui, car ils croiront tous . . .

Mme Mitchell: Pourquoi?

M. Pepin: Parce qu'ils se sentiront obligés de veiller aux intérêts de la municipalité ou de la province. Je veux qu'ils veillent aux intérêts du port.

Mme Mitchell: Mais de la façon dont tous les systèmes sont structurés . . . enfin vous représentez une circonscription, mais lorsqu'on vous nomme ministre vous ne veillez pas seulement aux intérêts de votre circonscription; donc, si on les choisit parce qu'ils ont certaines compétences, il s'agit alors de personnes compétentes et vous pourriez rejeter ceux que vous ne croyez pas compétents.

M. Pepin: Enfin, je ne crois pas qu'il soit bon de les nommer en qualité de représentants municipaux ou provinciaux à la société portuaire de Vancouver. Je ne crois pas que ce soit juste, ni que ce soit bon. Je préfère qu'ils soient des représentants en général. Comme je l'ai dit maintes et maintes fois, tout organisme, province ou municipalité, qui veut proposer des candidats—et je suis sûr qu'on pourra faire autant de battage publicitaire autour de ces noms qu'on le voudra—pourra le faire et je les y encourage.

Mme Mitchell: Cependant, je ne crois pas que cela puisse garantir l'équilibre. Les municipalités auraient peut-être un mot plus particulier à dire sur l'écologie des zones entourant le port sans qu'il s'agisse d'une personne élue, mais ce pourrait être une personne avec une certaine connaissance des ports ou de la région et il en va de même pour ces gens qui sont experts en affaires provinciales et qui se verront battus à six contre un par les six autres membres si jamais il y a va des intérêts de ces derniers.

M. Pepin: Supposons, par exemple, que vous soyez membre de la société portuaire de Vancouver; vous préféreriez certainement avoir été élu par le gouvernement du Canada à cause de vos propres compétences sachant que, dans l'esprit de celui qui vous a nommé, il se pourrait fort bien que vous représentiez un secteur particulier de la société, des intérêts précis aussi, plutôt que d'être obligé de vous dire que la municipalité vous a choisi et que, par conséquent, vous avez des obligations précises à ce niveau. Je crois tout simplement que vous préféreriez cet état de choses.

Mme Mitchell: Il y aurait évidemment un lien, mais ce serait positif, me semble-t-il, et lorsque la personne aurait été nommée, il y aurait encore six autres personnes avec un droit de vote et il n'y a donc aucun danger de voir primer certains intérêts bien établis.

M. Pepin: Comme vous le savez, dans certains cas, et j'ai surtout à l'esprit un des conseils portuaires de la côte ouest, un certain nombre de municipalités avaient à faire une sélection sur laquelle elles ne pouvaient pas s'entendre et j'ai donc dû nommer la personne moi-même.

M. Benjamin: Oui, si on ne s'entend pas, c'est à vous de décider.

[Texte]

Mrs. Mitchell: Yes, you still have that option.

Mr. Minister, the other thing is that I think the feeling is so very strong—you got the telegram from the Province of British Columbia today, and I am sure the Maritime provinces probably feel the same on regional interests—that I wish you would give on this a little bit because I think it would help a lot in getting this bill through. It would not be what we would want completely, but it would be certainly much more of a recognition that regional bodies have something to offer in the administration of the port.

Mr. Pepin: I am not saying the opposite. I am not saying that on the Port of Vancouver there will not be somebody particularly acquainted with the municipal interests. I am not saying that there will not be anybody particularly au fait of labour matters. I do not say that. On the contrary, I say that there will be. But my only difficulty, my only opposition with you, has to do with the procedure of selection of that person. If I understood you well, you want all the municipalities of the Vancouver area to nominate for acclamation a person to represent their interests. Am I right?

• 2135

Mrs. Mitchell: Well, actually I would not think—I mean, that was voted down, so I am suggesting something that is a bit more of a compromise. There could be nominations there that would not be as formal as—would be names submitted, if you like, but ones that have a particular expertise and understanding of all the municipalities that surround the port.

Mr. Pepin: So there you do it for the municipalities. That person goes around, and I am not saying that it is devilish, with the stigma on his head—“representative of the municipalities of the Vancouver area”.

Mrs. Mitchell: Well, you could have somebody who comes in representative of the Board of Trade of Vancouver. What is the difference?

Mr. Pepin: Then I have the obligation of deciding where the business representative will be selected from.

Mrs. Mitchell: You will probably put three more on as your federal representatives.

Mr. Pepin: I am going to have any number of organizations there that will have to be brought into the system to decide who that single person is. It is complex, and I still maintain, not the best position to be in for the person who is going to be the member.

Mrs. Mitchell: I think it would let you off the hook in the accusations of patronage appointments.

Mr. Pepin: Well, you know, I am quite sure, as you have been in politics for a while now, that the patronage purse is not exclusive to a single party.

Mrs. Mitchell: Well, it is democracy.

[Traduction]

Mme Mitchell: Oui, vous avez toujours ce choix.

Monsieur le ministre, je crois aussi que ce sentiment est si puissant, vous avez reçu aujourd'hui le télégramme de la province de la Colombie-Britannique et je suis sûr que les provinces Maritimes ont probablement la même idée vis-à-vis leurs intérêts régionaux, que j'aimerais bien que vous cédiez quelque peu à ce chapitre, car il me semble qu'il serait alors beaucoup plus facile de faire adopter ce projet de loi. Ce ne serait pas tout à fait ce que l'on veut, mais ce serait reconnaître, de façon beaucoup plus importante, que les organismes régionaux ont quelque chose à offrir au niveau de l'administration du port.

M. Pepin: Je ne dis pas le contraire. Je ne dis pas que, dans le cas du port de Vancouver, on ne nommera pas quelqu'un qui connaît plus intimement les intérêts municipaux. Je ne dis pas qu'il n'y aura personne plus particulièrement au fait du monde de la main-d'œuvre. Ce n'est pas ce que je dis. Au contraire, je vous dis qu'il y en aura, des gens comme ceux-là. Mon seul problème, là où je m'oppose à vous, c'est au niveau de la procédure de sélection de la personne. Si je vous ai bien compris, vous voudriez que toutes les municipalités de la région de Vancouver nomment ou acclament une personne qui représente leurs intérêts. Est-ce que j'ai raison?

Mme Mitchell: Enfin, je ne crois pas... À vrai dire, cette idée a été repoussée par un vote, je propose donc une sorte de compromis. Il pourrait y avoir des mises en candidature plus officielles... on pourrait proposer des noms, si vous voulez, mais des noms de gens qui auraient certaines compétences et qui comprendraient un peu mieux toutes les municipalités de la région du port.

M. Pepin: Alors, vous le faites pour les municipalités. Ce représentant se promène, et je ne dis pas qu'il y ait là quelque chose de satanique, avec une sorte d'inscription sur son front: «Représentant des municipalités de la région de Vancouver».

Mme Mitchell: Vous pouvez fort bien avoir quelqu'un qui représente la Chambre de Commerce de Vancouver. Où est la différence?

M. Pepin: Alors, je devrai décider d'où sera choisi le représentant du monde des affaires.

Mme Mitchell: Vous y ajouterez probablement trois représentants fédéraux.

M. Pepin: Il y aura beaucoup d'organismes dont il faudra tenir compte pour décider qui sera la seule personne choisie. C'est très compliqué et, je le maintiens, cela ne crée pas le meilleur des climats pour la personne qui sera ainsi nommée.

Mme Mitchell: Au moins, cela vous permettrait d'échapper aux accusations de nominations par patronage.

M. Pepin: Vous savez, il y a déjà quelque temps que vous faites de la politique et je suis sûr que le patronage n'est pas le fait exclusif d'un seul parti.

Mme Mitchell: Que voulez-vous, c'est la démocratie.

[Text]

Mr. Pepin: Yes, and the selection must be influenced by somebody; you know, somebody must make the nomination anyway.

Mrs. Mitchell: Sure. I think we agree that the minister would make the decision.

Mr. Pepin: And the advantage of this being the minister is that he is held accountable. If he has a good board in Vancouver, he takes some of the credit, and if he has a bad board, he takes the blame.

Mrs. Mitchell: I think, Mr. Chairman, just a final word . . .

The Acting Chairman (Mr. Forrestall): Your last question, Mrs. Mitchell.

Mrs. Mitchell: I think you misunderstood what I said. The point was that the minister would make the appointments. We are just suggesting a fairer way of getting the names in initially.

Mr. Pepin: No, no, let us be clear. You wanted to more or less impose on the minister—

Mrs. Mitchell: Just some criteria.

Mr. Benjamin: No, no, you get a slate of nominees.

Mr. Pepin: —a person selected by that group in Vancouver by the municipality.

Mrs. Mitchell: No, not impose, just some criteria to make sure you have a representative group with names being suggested, which is what you said.

Mr. Pepin: They can do that, and they will do that. The municipalities only have to get . . . Let us be clear—they can do that. I thought you meant that you wanted them to come, be it the business group or the intellectuals or the municipalities, to the minister with a single name.

Mrs. Mitchell: Well, initially we were proposing that, but I am suggesting a compromise at this point.

Mr. Pepin: Ah, that is what I thought. Then we agree, because let all the municipalities of Vancouver get together and send a list of three to the minister and publicize that list and the minister will certainly have to say why he did not appoint . . .

Mrs. Mitchell: And the minister would invite them to do that so that you would be sure you are getting that kind of feed-in.

Mr. Pepin: They stand invited now; they are invited now. So, let us be clear. I thought you meant the idea you had previously expressed of wanting to preselect through the intermediary . . .

Mrs. Mitchell: No, no.

[Translation]

M. Pepin: Oui, et le choix sera bien influencé par quelqu'un; vous le savez bien, quelqu'un doit bien faire la nomination de toute façon.

Mme Mitchell: Evidemment. Je crois que nous sommes tous d'accord pour dire que la décision revient au ministre.

M. Pepin: Et l'avantage à cela, c'est que le ministre doit rendre des comptes. S'il a nommé un bon conseil d'administration à Vancouver, il en reçoit quelques crédits, si le conseil n'est pas bon, c'est lui qu'on blâmera.

Mme Mitchell: Je crois, monsieur le président, un tout dernier mot . . .

Le président suppléant (M. Forrestall): Votre dernière question, madame Mitchell.

Mme Mitchell: Je crois que vous m'avez mal comprise. L'idée était que le ministre ferait les nominations. Nous proposons tout simplement une façon plus équitable de proposer les noms en tout premier lieu.

M. Pepin: Non, non, soyons très clairs à ce propos. Vous vouliez plus ou moins imposer au ministre . . .

Mme Mitchell: Quelques critères.

M. Benjamin: Non, non, vous proposez une brochette de candidats.

M. Pepin: . . . une personne choisie par ce groupe de Vancouver, par la municipalité.

Mme Mitchell: Non, pas imposer, seulement proposer quelques critères afin de s'assurer que vous avez un groupe représentatif, sans qu'on propose de noms, et c'est ce que vous avez dit.

M. Pepin: Ils peuvent fort bien le faire et ils le feront. Les municipalités n'ont qu'à choisir . . . Que cela soit très clair . . . Elles peuvent le faire. Je croyais que vous vouliez que ces organismes puissent venir nous voir, qu'il s'agisse des hommes d'affaires, des intellectuels ou des municipalités, et proposer un seul nom au ministre.

Mme Mitchell: A l'origine, c'est ce que nous propositions, mais je propose maintenant un compromis.

M. Pepin: Ah, voilà ce que j'avais cru comprendre. Nous sommes donc d'accord parce que, si l'on permet à toutes les municipalités de Vancouver de s'entendre pour envoyer une liste de trois noms au ministre pour ensuite rendre cette liste publique, il faudra bien que le ministre explique pourquoi il n'a pas nommé . . .

Mme Mitchell: Et le ministre leur demanderait de le faire afin d'être sûr d'avoir ce genre de collaboration.

M. Pepin: Elles y sont déjà invitées; l'invitation est déjà lancée. Que ce soit très clair: je croyais que vous vouliez dire que votre première idée, celle de vouloir faire une présélection par l'entremise de . . .

Mme Mitchell: Non, non.

[Texte]

The Acting Chairman (Mr. Forrestall): Thank you, Mrs. Mitchell. That brings us to the end of the first round, Mr. Benjamin. Do not get overly anxious now. I notice it is after 9.30 pm., and I do have Mr. McCain, Mr. Benjamin, Mr. Siddon, and Mr. Cook for a second round. Perhaps we might limit our second rounds. Just dividing the time, we are now down to six minutes, five minutes. Is that agreeable? Agreed. Mr. McCain.

Mr. McCain: Mr. Chairman, I want to come back. When I left three minutes of my time open, it had been my hope that somebody other than Mr. Siddon and Mr. Benjamin might sort of intercede on behalf of Saint John in the spirit in which I presented it.

Mrs. Mitchell: We would support you on that.

Mr. McCain: Yes.

An hon. Member: . . . support Vancouver for that.

Mr. McCain: Do not worry. Vancouver people from this side of the House and from your side of the House will support my proposition in spirit and in voice and vote. Unfortunately, we would be out of order to ask for a vote on the subject matter here.

I would like to ask one question.

• 2140

If I am not mistaken, Mr. Chairman, there are people in this committee, yourself and probably Mr. Benjamin, and the Government Whip, who would have been in the Transport Committee when we considered the public accounts as they were reported. I believe I have brought this subject up on several occasions and that that indebtedness to the Province of New Brunswick is shown as a liability of the National Harbours Board or the Port of Saint John and has been there since it was first advanced. Am I not correct?

The Acting Chairman (Mr. Forrestall): Mr. Sinclair.

Mr. Sinclair: That is correct.

Mr. McCain: It therefore took the position of indebtedness of other ports in Canada, and I think this is a further argument in support of the City of Saint John. I would implore you, Mr. Minister, through you, Mr. Chairman: do not try to find trade-offs with any province in Canada, no matter which coast it may border, at this moment in time, or even any in between.

If we take a look at the press over the weekend, we will find that not only is the federal government running a much larger budget than expected, but the Province of Nova Scotia has very clearly stated that their revenues expected from the federal treasury will have at least a \$50 million shortfall in the present fiscal year, and I do not think any province or any municipality at this moment has any money that should be traded off in any way. So, Mr. Minister, I implore you: do not take that route. It was listed as indebtedness as any other debt to any other National Harbours Board port, and I submit it is,

[Traduction]

Le président suppléant (M. Forrestall): Merci, madame Mitchell. C'est donc la fin du premier tour, monsieur Benjamin. Ne vous excitez pas trop. Je vois qu'il est maintenant plus de 21h30 et j'ai les noms de MM. McCain, Benjamin, Siddon et Cook pour le deuxième tour. Peut-être pourrions-nous être moins gourmands lors du deuxième tour. En divisant le temps qui reste, cela nous donne six minutes, cinq minutes. C'est d'accord? D'accord. Monsieur McCain.

M. McCain: Monsieur le président, quand j'ai fait don de trois minutes de mon temps, j'espérais que quelqu'un d'autre que MM. Siddon et Benjamin intercèderait un peu en faveur de Saint-Jean, surtout dans l'esprit où j'ai présenté la chose.

Mme Mitchell: Nous vous appuierions là-dessus.

M. McCain: Oui.

Une voix: . . . appuierions Vancouver pour cela.

M. McCain: N'ayez crainte. Ceux de Vancouver de ce côté-ci de la Chambre et de votre côté de la Chambre appuieront ma proposition et son esprit par leurs voix et leurs votes. Malheureusement, demander le vote serait irrecevable, vu le sujet dont nous débattons ici.

J'aimerais poser une question.

Si je ne m'abuse, monsieur le président, il y a des gens ici, vous-même, probablement M. Benjamin et le whip du gouvernement, qui auraient été présents lors des séances du Comité des transports lorsque nous avons étudié les comptes publics dont nous avons été saisis. Je crois avoir soulevé cette question à plusieurs reprises, c'est-à-dire que cette dette due à la province du Nouveau-Brunswick est portée au passif du Conseil des ports nationaux ou du Port de Saint-Jean et s'y trouve depuis le jour où la somme a été prêtée. N'ai-je pas raison?

Le président suppléant (M. Forrestall): Monsieur Sinclair.

M. Sinclair: C'est exact.

M. McCain: Ce port se trouve donc, par rapport à ses dettes, dans la même position que les autres ports du Canada et je crois que c'est un argument de plus en faveur de la ville de Saint-Jean. Je vous implore, monsieur le ministre, par l'intermédiaire du président: n'essayez pas de faire d'échanges en vous reportant à d'autres provinces canadiennes, quel que soit l'océan sur lequel elles donnent, que ce soit aujourd'hui ou quel que soit la date ou le lieu.

Si nous nous fions à la presse de la fin de semaine, nous voyons que non seulement le gouvernement fédéral aura un budget beaucoup plus important que prévu, mais que la province de Nouvelle-Écosse a très clairement déclaré que les revenus du Trésor fédéral sur lesquels elle comptait seront déficitaires d'au moins 50 millions de dollars pour l'année financière en cours et je ne connais aucune province ou municipalité, aujourd'hui, qui ait des fonds à offrir en échange. Monsieur le ministre, je vous implore de ne pas suivre cette voie. Ce montant était inscrit comme dette, comme toute autre

[Text]

therefore, if not a very direct, certainly an indirect obligation of the National Harbours Board as it becomes extinct and the oncoming crew takes over to leave that port debt free.

There may have been some points of disagreement between the Port of Saint John, the civil servants of the New Brunswick transportation department, the federal transportation department; but, if that be the case, then I simply ask that we let bygones be bygones and that we take a look at the fair play which I know you to be famous for, Mr. Minister . . .

Mr. Pepin: Thank you—not that it will get you somewhere.

Mr. McCain: Well, I do not say that as pure flattery; I say that as one who has some knowledge of your performance in the past as a politician and as a citizen.

Mr. Pepin: As a scholar, too.

An hon. Member: A stellar performance.

Mr. McCain: That much of it I give you credit for. Now, if you ask me to comment on transportation policy, then I become embroiled in another subject, which I think the minister understands, Mr. Chairman. But this, I think, is a subject matter on which I must implore, and I ask the members on your right, Mr. Chairman, to exercise the fact that there are no such indebtednesses in the St. Lawrence River which will be imposed upon the operating charges of any port commission, National Harbours Board or public board. They are just not in the same category. There may be a few contractual ones which are and have been installed on a basically user pay basis. I am not quarrelling with that. They should stay where they are as indebtedness which will be defrayed by contractual user pay structures. This is not in that category. Once again, I implore you, as members on the right of the Chair tonight, to please give some consideration to supporting the position of the only port in Canada that is going to be left without a user pay contract and a capital debt to pay from its revenue, as no other port in Canada will be.

Thank you, Mr. Chairman.

The Acting Chairman (Mr. Forrestall): Thank you, Mr. McCain. Mr. Benjamin, please.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I wonder if the minister or Mr. Sinclair can give us a quick resumé of write-offs of debts for various ports over, say, the last five years or ten years, some examples. That is the first question.

The second one is: Is not the final thrust of this bill that given the central banking . . . ? Let us say the Port of Vancouver arranges 10 \$10-million contracts and they still have a surplus of funds, whether or not those surpluses of funds are allocated or unallocated. Does not the thrust of this bill mean that even with unallocated surplus funds the Port of Vancouver is highly unlikely, on its own volition, given the most independent, expert people, to decide to lend or share any of those funds with Saint John, New Brunswick, or Prince

[Translation]

dette de tout autre port relevant de la Commission des ports nationaux et je prétends alors que la Commission des ports nationaux, si elle n'a pas une obligation directe en a une indirecte au moins et que cette dette doit s'éteindre quand arrive la nouvelle équipe afin que ce port soit libre de dettes.

Il y a peut-être eu des désaccords entre le Port de Saint-Jean, les fonctionnaires du ministère des Transports du Nouveau-Brunswick et le ministère fédéral des Transports; cependant, si c'est le cas, je vous demande tout simplement que l'on enterre le passé pour faire appel à cet esprit d'équité qui fait votre réputation, monsieur le ministre . . .

M. Pepin: Merci . . . mais cela ne vous donnera pas grand-chose.

M. McCain: Ce n'est pas pure flatterie. Je connais quelque peu ce que vous avez fait par le passé comme politicien et comme citoyen.

M. Pepin: Comme érudit, aussi.

Une voie: Du beau théâtre.

M. McCain: Cela, je vous l'accorde. Maintenant, si vous me demandez ce que je pense des politiques du transport, je m'embrouille dans un autre sujet que le ministre comprend très bien, monsieur le président. Enfin, il s'agit ici d'un sujet qui m'oblige à quémander et je demande aux députés à votre droite, monsieur le président, de bien comprendre que les ports du Saint-Laurent ne sont affligés d'aucune dette semblable qui sera imposée aux frais de fonctionnement de toute commission portuaire, qu'il s'agisse de la Commission des ports nationaux ou d'un conseil public. Ils ne se trouvent tout simplement pas dans la même catégorie. Il y a peut-être quelques dettes contractuelles qui se trouvent, ni plus ni moins, être remboursées par l'utilisateur. Je ne le conteste pas. Ces dettes ne doivent pas être effacées, elles seront éteintes au fur et à mesure que les usagers rembourseront les services. Cette dette ne se trouve pas dans cette catégorie. Encore une fois, je vous implore, vous, les députés assis à la droite de la présidence ce soir, de songer à appuyer ce seul port au Canada qui trouvera son revenu grevé d'une dette à rembourser sans contrat avec l'utilisateur, contrairement à tout autre port au Canada.

Merci, monsieur le président.

Le président suppléant (M. Forrestall): Merci, monsieur McCain. Monsieur Benjamin, s'il vous plaît.

M. Benjamin: Monsieur le président, je me demande si le ministre ou M. Sinclair pourrait nous résumer brièvement les dettes éteintes pour les divers ports pendant les cinq ou dix dernières années, par exemple. C'est ma première question.

Ensuite, ma deuxième question. Est-ce que la portée finale de ce projet de loi n'est pas qu'avec cette banque centrale . . . ? Disons que le Port de Vancouver s'entend pour avoir dix contrats de 10 millions de dollars et qu'il a toujours des fonds excédentaires, que ces fonds soient alloués ou non. Le présent bill n'aura-t-il pas pour résultat ce qui suit: même avec des fonds excédentaires non alloués, il est très peu probable que le Port de Vancouver, de sa propre volonté, puisqu'il y siège des gens indépendants et experts, décide de prêter ces fonds ou de

[Texte]

Rupert, or are they going to sit and make sure all those funds are allocated and any other port can go to hell in a handbasket? Is not that the purpose of the bill, that the final authority and direction will still maintain some kind of a national harbour system in which one does not prey upon the other?

• 2145

The Acting Chairman (Mr. Forrestall): Mr. Minister.

Mr. Pepin: The principle of not sharing with other ports, which is more or less entrusted in this law, is not the greatest expression of national concern that I can think of. As you know, Mr. Benjamin, it is different in the airport system where there is a contribution of airports in the rotating fund. So the principle of to each his own and our money we keep and so on, which is in this bill is there for very down-to-earth historical considerations. It is because that is the way it has always been. But I do not think we should take particular pride in having consecrated this principle in the bill. So that is why I am a bit saddened when even the thought that some of them might lend money at full interest rates, with full identification of source and whatnot, can create in the minds of our two Conservative friends such a long debate. It is really a rather sad reflection on their interest in life. I say that with . . .

Mr. Benjamin: I wanted to throw that out for . . .

Mr. Pepin: We are spending so much time on something which may happen once in a blue moon.

Mr. Benjamin: It is highly unlikely to. In passing, I might throw out, too, that the minister is also, Mr. Chairman, in charge of airports and the debt write-offs. Places like Montreal and Calgary and Toronto got big write-offs but little places like Regina and Moncton did not get as much in proportion. And I hope the same principle is not going to apply when these ports start going down the drain under this bill. That is all.

Mr. Pepin: Mr. Sinclair would like to answer your question as to how much—

Mr. Benjamin: Oh, yes.

The Acting Chairman (Mr. Forrestall): Mr. Sinclair.

Mr. Pepin: —each port dropped by way of reduction of debts.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, I will have to make this answer just a shade complicated because I have not had a chance to do all the sums here, but if you would just bear with me. The port of Halifax had a total of \$25.555 million of principal written off plus \$5.49 million of interest written off. The port of Saint John had a principal amount of \$37.767 million plus accrued interest of \$10.87 million, less a debt retained for the port of \$7.281 million, or an approximate net write-off of \$40 million.

As of December 31, 1980, the first two figures of outstanding principal and outstanding interest were on the books of Saint John and all but \$7.281 million was forgiven.

[Traduction]

les partager avec Saint-Jean, Nouveau-Brunswick, ou Prince Rupert; au contraire, ils vont s'arranger pour que tous ces fonds soient alloués et que tous les autres ports aillent au diable vauvert. N'est-ce pas l'objectif du projet de loi de maintenir un réseau de ports nationaux dans lequel certains ports n'essaient pas de dévorer les autres?

Le coprésident (M. Forrestall): Monsieur le ministre.

M. Pepin: Le principe de l'absence de partage, qui est plus ou moins consacré dans le projet de loi, ne constitue pas à mon avis la meilleure expression possible de l'intérêt national. Comme vous le savez, monsieur Benjamin, les choses sont différentes dans le cas des aéroports où chacun contribue à une caisse de roulement. Le principe selon lequel chaque port garde son argent se trouve dans le projet de loi pour des raisons historiques. Cela a toujours été la pratique. Mais je ne crois pas que nous devrions nous en enorgueillir d'avoir consacré ce principe dans le projet de loi. Je suis donc un peu déçu de constater que même l'idée que certains ports puissent accorder des prêts aux taux du marché et avec toutes les garanties nécessaires donne lieu à un aussi long débat chez nos deux amis conservateurs. Je crois que c'est un reflet assez désolant de leur façon de voir la vie. Je dis cela en . . .

M. Benjamin: Je voulais simplement savoir votre réaction . . .

M. Pepin: Nous consacrons tellement de temps à une éventualité qui risque de se produire si rarement.

M. Benjamin: C'est très peu probable. Je dirai en passant que le ministre est aussi responsable des aéroports et de la radiation des dettes. Ces radiations sont très importantes pour les aéroports comme ceux de Montréal, Calgary et Toronto, tandis que ceux comme Regina et Moncton n'en reçoivent pas autant proportionnellement. J'espère que le même principe ne s'appliquera pas quand tous ces ports commenceront à aller à vau-l'eau après l'adoption de ce projet de loi. C'est tout.

M. Pepin: M. Sinclair voudrait répondre à votre question concernant le montant . . .

M. Benjamin: Ah oui.

Le coprésident (M. Forrestall): Monsieur Sinclair.

M. Pepin: . . . de la réduction de la dette de chaque port.

M. Sinclair: Monsieur le président, je devrai vous donner une réponse assez compliquée parce que je n'ai pas pu faire tous les calculs, je vous prie donc d'être patient. Dans le cas du port de Halifax, il y a une radiation de \$25,555,000 pour le principal et de \$5,490,000 pour les intérêts. Dans le cas du port de Saint-Jean, le principal était de \$37,767,000 avec un intérêt couru de \$10,870,000, et la dette ayant été fixée à \$7,281,000, la radiation équivalait donc à environ \$40 millions.

Le 31 décembre 1980, les deux chiffres que je vous ai cités figuraient dans les comptes du port de Saint-Jean comme

[Text]

Mr. Benjamin: Is this money owing to the national government fund?

Mr. Sinclair: Yes.

The Acting Chairman (Mr. Forrestall): Just in some fairness, Mr. Benjamin, if I might just put a question to Mr. Sinclair.

Mr. Benjamin: What do you have for Vancouver?

The Acting Chairman (Mr. Forrestall): Will this be a lengthy process? We have been two or three minutes getting through Halifax and Saint John. If it is going to go across the country I wonder if perhaps the committee would accept a written submission with respect to this.

An hon. Member: Hear, hear!

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, I would be very happy to do that for the next meeting of this committee.

• 2150

The Acting Chairman (Mr. Forrestall): If that is possible. Is that acceptable to you, Mr. Benjamin? Thank you, Mr. Sinclair. Thank you, Mr. Benjamin.

I now have Mr. Siddon.

Mr. Siddon: Thank you, Mr. Chairman. In light of the information that Mr. Sinclair has just presented, giving in detail the amounts that have been written off by the treasury of Canada, I find it almost inexcusable that National Harbours Board Vice-Chairman, Jacques Auger, has been proclaiming the profits of the National Harbours Board, amounting to \$17 million in 1980 and \$60 million in 1981. I think that is reprehensible to brag about profits when in fact major infusions of capital have been required from Her Majesty in order to offset the operating costs of our ports. I am not saying that those infusions are undesirable, but I do not think it is appropriate for Crown corporation officials to be trying to create the impression of positive profitable operations.

Mr. Chairman, I think it is clear, certainly increasingly clear to people that I am hearing from, that this bill is inferior to the National Harbours Board Act of 1936, and in particular I am very perplexed that the government has refused to incorporate an equivalent of Section 31 of the National Harbours Board Act, which expressly provided, Mr. Chairman, and I quote from that act:

Separate accounts shall be kept for each harbour under the jurisdiction of the Board and for each work or property transferred to it for administration, management and control and the revenues derived therefrom shall be assigned exclusively for the purposes of each such harbour or work or property.

Mr. Chairman, those were the terms of reference under which the National Harbours Board operated ports and continues to operate ports until this legislation is passed. The

[Translation]

principal et intérêt à échoir et tout, sauf la somme de \$7,281,000, a été radié.

M. Benjamin: Est-ce à la caisse nationale que le port devait cet argent?

M. Sinclair: Oui.

Le président suppléant (M. Forrestall): Si vous le permettez, monsieur Benjamin, j'aurais une question à poser à M. Sinclair.

M. Benjamin: Quel est le chiffre pour Vancouver?

Le président suppléant (M. Forrestall): Est-ce que cela va prendre beaucoup de temps. Il nous a fallu deux ou trois minutes pour obtenir les chiffres pour Halifax et Saint-Jean. Si vous voulez les montants pour tous les ports nationaux, le comité pourrait peut-être avoir les renseignements par écrit.

Une voix: Bravo, bravo!

M. Sinclair: Monsieur le président, je serai heureux de vous faire parvenir ces renseignements pour la prochaine réunion du Comité.

Le président suppléant (M. Forrestall): Cela est-il acceptable, monsieur Benjamin? Merci, monsieur Sinclair et monsieur Benjamin.

Je donne maintenant la parole à M. Siddon.

M. Siddon: Merci, monsieur le président. Compte tenu des renseignements que vient de donner M. Sinclair concernant les montants radiés par le Trésor du Canada, je trouve presque inexcusable que le vice-président du Conseil des ports nationaux, Jacques Auger, proclame que le Conseil des ports nationaux a réalisé des bénéfices de 17 millions de dollars en 1980 et de 60 millions de dollars en 1981. J'estime répréhensible que se vanter de bénéfices quand, en fait, il a fallu d'importantes injections de capital du gouvernement afin d'absorber les coûts d'exploitation de nos ports. Je ne prétends pas que ces injections n'étaient pas souhaitables, mais il ne convient pas à un fonctionnaire d'essayer de créer l'impression de rentabilité.

Monsieur le président, je crois qu'il devient de plus en plus clair pour les personnes qui me contactent que ce projet de loi est inférieur à la Loi sur le conseil des ports nationaux de 1936 et je ne parviens pas à comprendre pourquoi le gouvernement a refusé d'inclure un article analogue à l'article 31 de la Loi sur le conseil des ports nationaux, que je vais vous citer:

Il doit être tenu des comptes distincts pour chaque port relevant du Conseil et pour chaque ouvrage ou bien qui lui est transféré pour administration, gestion et régie, et les recettes qui en proviennent doivent être assignées exclusivement aux fins de chacun de ces ports, ouvrage ou bien.

Monsieur le président, voilà le régime en vigueur pour les ports du Conseil des ports nationaux jusqu'à l'adoption du projet de loi. Le ministre et le gouvernement ont refusé

[Texte]

minister and the government have refused to incorporate an amendment of virtually identical wording, submitted by my colleague, Mr. Cook, and it is therefore obvious that the government intends to centralize the accounting procedures and to eliminate the local unique features of independent financial management which was provided for under the National Harbours Board Act. And if the minister is listening—and I trust that he is—he will have to conclude that he cannot argue that this bill is superior, even in spite of the so-called \$10 million discretionary limit which, of course, if he wants to be precise with the committee, only applies to the Canada Ports Corporation, not to individual local port corporations. Mr. Sinclair has made it clear to us that it will be at the discretion of the minister as to what the ceiling shall be for single item purchases at the local level, and we have not yet had any clear assurance that that will be anywhere approaching \$10 million, although Mr. Sinclair suspects that it might be in some cases.

I just want to reassert that this bill is inferior to the present National Harbours Board Act. That is confirmed by a telegram received by the chairman of this committee today, where the Province of British Columbia says, and I quote from the telegram, that they are "unable to support the bill" and they "have sent a letter to the Minister of Transport today, advising him" of their concerns. They feel:

... that the specific provisions of Bill C-92 will not achieve those objectives or lead to a ports system that is capable of growth and adjustment to meet national and regional requirements.

Furthermore, the Province of British Columbia, in the words of the Minister of Transport, Mr. Fraser, is:

... concerned that there is no provision for provincial input to the ports planning process, although the provinces would be represented on regional advisory councils ...

Mr. Fraser states his belief that:

... the councils will not be an effective or appropriate means of gaining provincial input. Similarly, appointing a resident of British Columbia to the board of the Canada Ports Corporation does not provide a mechanism for co-ordinated planning of port development. This would be true, even if the B.C. director was appointed by the Province of British Columbia.

So British Columbia has made two suggestions, Mr. Chairman: first, that a Pacific ports authority be established along the lines of the Canada ports authority and independent of the Canada ports authority but still accountable to the federal government; and that there be a planning framework established to co-ordinate management decisions and long-range planning between the provincial and the federal government on questions of port development.

So, Mr. Chairman, I am surprised that the minister, in the face of this type of representation, would continue to press this bill forward when all of the concerns that have been expressed,

[Traduction]

d'accepter un amendement essentiellement semblable à cet article et proposé par mon collègue M. Cook. Il est donc évident que le gouvernement compte centraliser la comptabilité et éliminer la gestion financière autonome pour chaque port prévue par la Loi sur le Conseil des ports nationaux. Si le ministre m'écoute, et j'espère que oui, il devra conclure que ce projet de loi n'est pas supérieur malgré la prétendue limite discrétionnaire de 10 millions de dollars qui, comme il devra le préciser, s'applique seulement à la Société canadienne des ports et non à des sociétés de port locales. Monsieur Sinclair nous a expliqué que le plafond établi au niveau local pour chaque achat relèvera de la discrétion du ministre et on n'a pas voulu nous assurer que cette limite sera dans les environs de 10 millions de dollars, même si M. Sinclair pense qu'elle risque de l'être dans certains cas.

Je tiens à réaffirmer que ce projet de loi est inférieur à la loi actuelle sur le Conseil des ports nationaux. Cela est confirmé par un télégramme, reçu aujourd'hui par le président du Comité, où la province de Colombie-Britannique indique, et je cite: «qu'elle n'est pas en mesure d'appuyer le projet de loi» et qu'elle a «envoyé une lettre au ministre des Transports pour l'informer» de ses préoccupations. Elle estime:

... que les dispositions du projet de loi C-92 ne permettront pas d'atteindre ces objectifs ni de créer un réseau de ports pouvant prendre de l'expansion et s'ajuster aux besoins nationaux et régionaux.

Par surcroît, la province de la Colombie-Britannique est, d'après le ministre des Transports, M. Fraser:

... inquiète du fait que le processus de planification ne prévoit pas une participation provinciale, même si les provinces seront représentées au Conseil consultatifs régionaux ...

M. Fraser affirme que:

... les conseils ne constitueront pas un moyen efficace ou approprié de participation provinciale. De même, la nomination d'un résident de la Colombie-Britannique au Conseil de la Société canadienne des ports ne constitue pas un mécanisme pour la planification coordonnée de l'aménagement portuaire. Ce serait le cas, même si le directeur de la Colombie-Britannique était nommé par la province de la Colombie-Britannique.

La Colombie-Britannique a fait deux propositions, monsieur le président: D'abord, que soit créée une administration portuaire du Pacifique semblable à l'administration portuaire du Canada, mais ne relevant pas de celle-ci tout en restant responsable devant le gouvernement fédéral, et que soit établi un cadre de planification afin de coordonner les décisions des administrateurs et la planification à long terme aux niveaux provincial et fédéral.

Je suis donc surpris, monsieur le président, que le ministre continue à pousser l'adoption de ce projet de loi devant ce genre de réaction, car les réserves et les appréhensions expri-

[Text]

on this side of the table, at least, are being upheld by other elected officials and regional spokesman and, I believe, to some extent, by his own officials in some of the local ports.

• 2155

Just in concluding, I have to ask the minister why it was that at page 22 of the bill, where we tried to amend the terms of reference for appointing members to the board by requiring that the Governor in Council consult with the appropriate regional advisory council or local advisory council, whichever it may be—why that amendment, that eminently reasonable amendment, was rejected. I give notice, Mr. Chairman, that I intend to reintroduce that amendment and a number of others at third-reading stage, if the minister is not able to be more considerate of views expressed by the Hon. Alex Fraser, Minister of Transportation, Communications and Highways for British Columbia; views expressed by members who come from western Canada—not from the other side of this committee room, but who do represent the people who elected us and sent us here. If the government and the minister are not able to reconsider some of the very legitimate points that have been made repeatedly before this committee in recent days, then I think those of us from British Columbia will find it impossible to support this bill.

Mr. Pepin: You are really hopeless. I do not know which one of the seven questions you raised I should tackle, but when you say you think the National Harbours Board is the better institution—and I am talking about—

Mr. Siddon: The legislation.

Mr. Pepin: —administrative framework, or better legislation—and what you have in front of you. You are insulting a great number of people in the Vancouver area who have been fighting for something like this bill.

I find it extraordinary that you should say that this is not progress over the National Harbours Board in the autonomy given to local ports. You just have to compare the two. The National Harbours Board has no power to delegate to local authorities. There is a \$50,000 limit on contracts. There is no power to set rates without Governor in Council. It is composed of four persons; very able people, but they do not represent regionalism by itself. So I put you down as unconvincible.

Mr. Siddon: And so it shall remain.

Mr. Pepin: On the thing Mr. Auger has said, Mr. Auger was trying to indicate—and Mr. Franche before him—that the Ports of Canada had now reached, partly because of the elimination of their debts, a financial situation that was favourable, that made those who consecrate part of their time to the administration enthusiastic about the future and things like that. You reduce everything to the size of nastiness. You have a gift the like of which I have hardly ever seen before.

[Translation]

mées par les membres de l'opposition sont confirmées par des responsables élus et des porte-parole régionaux, et même, jusqu'à un certain point, par des fonctionnaires du ministre dans certains ports.

En conclusion, je dois demander au ministre pourquoi il a rejeté notre amendement très raisonnable à la page 22 du projet de loi; il s'agissait d'obliger le gouverneur en conseil à consulter le conseil consultatif régional ou local au sujet des nominations. Je vous préviens, monsieur le président, que j'ai l'intention de présenter encore une fois cet amendement et plusieurs autres en troisième lecture, si le ministre n'accorde pas une plus grande attention aux opinions exprimées par l'honorable Alex Fraser, ministre des Transports, des Communications et des Routes de la Colombie-Britannique et aux opinions exprimées par les membres du Comité qui viennent de l'ouest du Canada et qui représentent la population locale. Si le gouvernement et le ministre ne veulent pas reconsidérer certains points très valables expliqués à plusieurs reprises au comité depuis quelques jours, je crois que les députés de la Colombie-Britannique seront dans l'impossibilité d'appuyer le projet de loi.

M. Pepin: Vous êtes vraiment un cas désespéré. Je ne sais pas à laquelle de vos sept questions je devrais répondre, mais quand vous prétendez que le Conseil des ports nationaux est le meilleur organisme... et je parle de...

M. Siddon: La meilleure loi.

M. Pepin: ...du cadre administratif, vous insultez de nombreuses personnes de la région de Vancouver qui essaient d'obtenir ce qui est prévu dans le bill.

Je trouve extraordinaire que vous ne voyiez pas ce que cela représente comme progrès par rapport au Conseil des ports nationaux en matière d'autonomie accordée aux ports locaux. Il suffit de comparer les deux régimes. Le Conseil des ports nationaux n'a pas le pouvoir de déléguer des responsabilités aux administrations locales. Il y a une limite de \$50,000 sur les contrats. Il ne peut pas fixer les tarifs sans le gouverneur en conseil. Il est composé de quatre personnes, personnes très compétentes, mais qui ne représentent pas les régions. J'en conclus donc qu'il est impossible de vous convaincre.

M. Siddon: Et cela restera ainsi.

M. Pepin: Pour ce qui est de l'observation de M. Auger et de M. Franche avant lui, il s'agissait de faire comprendre que les ports du Canada se trouvaient maintenant, en partie à cause de l'élimination de leurs dettes, dans une situation financière favorable et prometteuse pour l'avenir. Vous réussissez à tout rabaisser à votre niveau. Vous êtes passé maître dans cet art.

[Texte]

Mr. Siddon: Try the ports that will be paying interest on the debts, Mr. Minister.

Mr. Pepin: The message of Mr. Fraser of British Columbia—I find it strange that they think they have no input in the running of the ports, when you know how involved they have been, for example, in Roberts Banks and in Prince Rupert; how much they are still involved in those. I find they are very, very present, and they certainly know what to do when they want to make their presence felt.

The concept of a Pacific entity I put in the same basket as the one of making the Port of Vancouver a totally independent entity. The ports of Vancouver belong to Vancouver and they belong to British Columbia, but they also belong to Alberta, Saskatchewan; they are part of Canada and that should be reflected in their administration. There should be a high degree of autonomy under Canada, under a national jurisdiction; and that is what this bill says.

About the representation of the provinces, Mr. Fraser does not say it, but I have opposed the concept of provincial representation in these national institutions or in the local corporations.

Mr. McCain: In New Brunswick, in Nova Scotia, in B.C. I regret it, but . . .

• 2200

Mr. Pepin: Everywhere and simply because the federal system gives the central government direct jurisdiction in matters falling under its own competence over these facilities and over the population of the provinces. The provinces do not ask the Minister of Transport to appoint people to the transportation boards they create. They do not ask us.

I find you sometimes rather reluctant to look at it from the national point of view. The ports are federal jurisdiction, not yours. The ports are federal jurisdiction. Other commissions, for example, on interprovincial roads and so on, are provincial jurisdictions; they do not invite us to go and sit on their commissions.

Mr. Siddon: All they want is an input.

Mr. Pepin: Again, there is a federal jurisdiction there and it should be fully implemented by the federal government in co-operation with the provinces, but that they can dictate to us what to do is something I do not accept. I am a very good federalist.

The Chairman: Mr. Cook, five minutes.

Mr. Cook: Mr. Minister, since it is getting late, perhaps a note of levity might be in order. In a facetious sense I have two recommendations for appointment to the local board in Vancouver. They would be Mr. Art Phillips and Mr. Gordon Gibson. I am sure they could cause a bit of mischief, but it might keep them out of trouble and out of my hair in the next election so I would ask you to consider those two names.

[Traduction]

M. Siddon: Il faudrait plutôt demander l'avis des ports qui sont obligés de payer l'intérêt sur les dettes, monsieur le ministre.

M. Pepin: Concernant le message de M. Fraser de la Colombie-Britannique, il me paraît étrange que la province estime qu'elle ne participe pas à l'administration des ports quand on voit jusqu'à quel point elle a participé au projet de Roberts Banks et à Prince Rupert; sa présence continue dans ces deux cas. Elle sait certainement quoi faire quand elle veut faire sentir sa présence.

Cette idée d'une administration pacifique, je la mets dans la même catégorie que celle d'accorder au port de Vancouver un statut entièrement indépendant. Les ports de Vancouver appartiennent à Vancouver et à la Colombie-Britannique, mais aussi à l'Alberta, à la Saskatchewan et au Canada, et il faut que cela se reflète dans leur administration. Il devrait y avoir un degré important d'autonomie dans un régime relevant d'une administration nationale et c'est ce qui est prévu dans le projet de loi.

Quant à la représentation des provinces, je suis opposé à l'idée d'une représentation provinciale au sein de ces institutions nationales ou dans les sociétés locales.

M. McCain: Au Nouveau-Brunswick, en Nouvelle-Écosse et en Colombie-Britannique. Je le regrette . . . mais . . .

M. Pepin: Partout, car dans notre système fédéral, le gouvernement central a des pouvoirs directs sur toute question de sa compétence concernant les installations et la population des provinces. Les provinces ne demandent pas au Ministre des Transports de nommer des représentants aux commissions des transports qu'elles ont créées. Elles ne nous invitent pas à participer.

Des fois, je vous trouve plutôt hésitant à adopter un point de vue national. Les ports sont de compétence fédérale, pas provinciale. Les ports sont de compétence fédérale. D'autres commissions, par exemple en matière de routes interprovinciales, etc., sont de compétence provinciale; les provinces ne nous invitent pas à participer à ces commissions.

M. Siddon: Elles demandent simplement de participer.

M. Pepin: Je le répète, il s'agit d'un domaine fédéral, que le gouvernement fédéral doit administrer en collaboration avec les provinces, mais je ne peux accepter qu'elles nous dictent leurs termes. Je suis un fédéraliste convaincu.

Le président: Monsieur Cook, vous avez cinq minutes.

M. Cook: Monsieur le ministre, puisqu'il est tard, peut-être pourrions-nous alléger le ton de la réunion. Je recommande donc en plaisantant la nomination de deux candidats au Conseil du port local de Vancouver. Il s'agit de M. Art Phillips et de M. Gordon Gibson. Ils pourraient certainement créer quelques ennuis, mais leur nomination à ce conseil les garderait

[Text]

Mr. Benjamin: How about me?

Mr. Cook: Mr. Minister, we have clearly determined that you have absolute power over the Canada Ports Corporation. Therefore, I would ask you: will you give us your undertaking that the Canada Ports Corporation will delegate a spending limit of \$10 million to the local port board at Vancouver?

Mr. Pepin: This is a decision to be made by the Canada Ports Corporation, but I think Mr. Sinclair has rather unhesitatingly referred to that as a real possibility.

Mr. Cook: But you are not prepared to give us any undertaking.

Mr. Pepin: No, because I do not want to pre-empt all the recommendations that the Canada Ports Corporation . . .

Mr. Cook: You have the power, sir.

Mr. Siddon: You have the power right there.

Mr. Cook: This is the other question for you, sir. Mr. Sinclair has stated that the Canada Ports Corporation can delegate up to \$10 million to a local port corporation's contracting limit. However, he did not mention at the time that this is only in the case where it is the lowest bidder and it is a Canadian company; the limits are considerably less in other circumstances.

As you may or may not be aware, the Port of Vancouver managed to attract the Korean shipping lines to come to the Port of Vancouver on the basis that there would be an additional cargo crane for container cargo. We still do not have it. The reason we do not have it is that the lowest bidder on this particular container crane came from an Italian company. We still do not have the thing, and as a result, considerable embarrassment.

Now then, with this new bill how is that kind of situation going to be rectified so that we do not have to wait for years?

Mr. Pepin: You are extraordinary again. Some of your colleagues, and perhaps yourself, chastise ministers in the House each time we do not give a matter of preference to Canadian goods. Now tonight you seem to take objection to the fact that when it is the lowest bidder and a Canadian product, the local port corporation will have a very wide limit of \$10 million to make its own decisions.

Mr. Cook: Are you making that as a flat statement, Canadian dollars?

Mr. Pepin: Yes.

Mr. Cook: To the local port corporation?

Mr. Pepin: That is a possibility that exists. Thank you very much.

[Translation]

occupés, et m'en débarasserait à la prochaine élection; je vous demande donc de bien étudier ces deux candidats possibles.

M. Benjamin: Et que faites-vous de moi?

M. Cook: Monsieur le ministre, nous avons clairement établi que vous avez un pouvoir absolu sur la Société canadienne des ports. Je vous demande donc: pouvez-vous nous promettre que la Société canadienne des ports délèguera à la société locale du port de Vancouver le pouvoir d'émettre des contrats pour une somme maximale de \$10 millions?

M. Pepin: C'est à la Société canadienne des ports de prendre cette décision, mais M. Sinclair a déclaré sans hésitation que cela était très probable.

M. Cook: Toutefois, vous n'êtes pas prêt à vous y engager.

M. Pepin: Non, car je ne veux pas m'arroger le droit de présumer des recommandations de la Société canadienne des ports . . .

M. Cook: Vous en avez le pouvoir, monsieur.

M. Siddon: La loi vous accorde ce droit.

M. Cook: Voici une autre question. M. Sinclair a déclaré que la Société canadienne des ports peut déléguer à une société de port locale un pouvoir contractuel de \$10 millions. Toutefois, à ce moment-là il n'a pas dit que ce plafond ne s'appliquera qu'aux moins offrants et à une société canadienne; les limites sont beaucoup moins élevées dans d'autres cas.

Je ne sais pas si vous êtes au courant ou non, mais le port de Vancouver a décidé un affrèteur Coréen à se servir du port de Vancouver si on pouvait y disposer d'une grue additionnelle pour conteneur. Nous n'avons toujours pas cette grue, nous ne l'avons pas parce que le moins offrant pour cette grue pour conteneur précise venait d'une société italienne. Nous n'avons toujours pas la grue; par conséquent, le port de Vancouver est dans une situation très gênante.

A la lumière de ce nouveau projet de loi, comment une telle situation pourra-t-elle être rectifiée, sans avoir à attendre plusieurs années?

M. Pepin: Je vous trouve vraiment extraordinaire. Certains de vos collègues, même peut-être vous-même critiquez les ministres à la Chambre chaque fois que nous ne montrons pas une préférence pour des produits canadiens. Maintenant, vous semblez vous opposer au fait que, s'il s'agit d'offre minimale d'un produit canadien, la Société de port locale pourra décider de l'achat jusqu'à une limite très large de \$10 millions.

M. Cook: Est-ce une déclaration catégorique, en dollars canadiens?

M. Pepin: Oui.

M. Cook: A la Société de port locale?

M. Pepin: C'est une possibilité certainement. Merci beaucoup.

[Texte]

On each contract, again, when it is not Canadian-produced goods, then that limit is brought down to \$1 million each time. So this is really to bring forward to the attention of the local port corporation that we want them to take great care in the selection of the goods they will purchase. I thought that you would compliment the government on that, but you again seem to be in disagreement.

Mr. Cook: Not necessarily in disagreement. What I am in disagreement with is the length of time it takes to get a decision out of this government on something as important as that to a local port corporation, the length of time it takes and the length of time it has taken over the years with Ottawa being 4,000 miles away.

• 2205

Mr. Pepin: That is what we want to change, that is what is changing. But you keep repeating that there is no difference between the National Harbours Board and this bill, and we keep repeating to you, look at the facts. These decisions will now be made by the local port corporation—how often do we have to repeat it? Get it? Do you get it? These decisions will be made by the local port corporation, \$10 million worth, if there is a full delegation between the Canada Ports Corporation and the Corporation of the Port of Vancouver—

Mr. Cook: I shall be very interested . . .

Mr. Pepin: —\$10 million, two cranes or about, all by themselves, all alone without having to take the decision of the minister. Hear it? Got it?

Mr. Cook: My, you do run on, sir.

Mr. Pepin: When you cannot get through with words, you get through with shouts.

The Chairman: Order, please!

Mr. Cook: Mr. Minister, one other quick question for you. It is simply this: You say autonomy, you say local control. All right then, why not go all the way? Why not give them total local control, and I will give you this: I could vote for this bill if you had all the authority you have but you could not use it except to suspend any action of any local port corporation and, having suspended that action, within 90 days you had to come to the House of Commons and justify your actions, otherwise the local port corporation would still have its full autonomy. If you did it that way, it would reverse the process where, arbitrarily, you could not—as you did, as an example, in VIA Rail—use a section of the act to exercise that authority. In other words, if you do not like what is going on with the local port corporations, you must bring it to the House of Commons. Why not do it that way, sir, and give them something that is real autonomy, rather than maintaining that dictatorial power that you now have?

Mr. Pepin: Mr. Cook, I like you—

[Traduction]

De nouveau, pour chaque contrat, s'il s'agit d'un produit étranger, alors la limite sera de \$1 million pour chaque contrat. On veut ainsi attirer l'attention de la société de port locale sur le fait qu'elle devra exercer beaucoup de prudence dans la sélection des produits qu'elle achètera. Je m'attendais à ce que vous félicitez le gouvernement, mais vous semblez en désaccord encore une fois.

M. Cook: Pas nécessairement. Je m'oppose plutôt aux longs délais qu'il faut pour recevoir une décision de ce gouvernement sur un sujet aussi important pour une société de port locale, la longueur des délais qu'il a fallu attendre au cours des années parce que Ottawa était à 4,000 milles de distance.

M. Pepin: C'est ce que nous voulons changer, et ce que nous changeons. Toutefois, vous répétez qu'il n'y a aucune différence entre les pouvoirs du Conseil des ports nationaux, et les pouvoirs délégués dans cette ville, et de notre part, nous répétons qu'il faut regarder les faits. Maintenant, ce sont les sociétés de port locales qui prendront ces décisions, combien de fois devons-nous le répéter? Avez-vous compris, comprenez-vous? Ces décisions, jusqu'à concurrence de 10 millions de dollars, seront prises maintenant par la société de port locale, s'il y a une pleine délégation des pouvoirs entre la Société canadienne des ports et la Société du port de Vancouver . . .

M. Cook: Je serai très intéressé . . .

M. Pepin: . . . dix millions de dollars, cela équivaut à peu près à deux grues, que le port pourra acheter, sans même consulter le ministre. Avez-vous compris? Saisissez-vous?

M. Cook: Mais comme vous vous excitez, monsieur.

M. Pepin: Quand les mots ne suffisent pas, il faut les crier.

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît.

M. Cook: Monsieur le ministre, une autre brève question. Voici: vous parlez d'autonomie, de contrôle local. Alors, pourquoi ne pas aller jusqu'au bout? Pourquoi ne pas accorder un pouvoir absolu aux sociétés de port locales? J'irai plus loin: je pourrais voter en faveur de ce bill, si tous les pouvoirs que vous possédez ne pouvaient être exercés sauf pour suspendre toute action d'une société de port locale, à condition que dans les 90 jours qui suivront, vous deviez défendre vos actes à la Chambre des communes, et qu'autrement, la société de port locale garderait sa pleine autonomie. Si vous le faisiez, vous renverseriez le processus, et ne pourriez pas, arbitrairement,—comme vous l'avez fait par exemple dans le cas de VIA Rail—utiliser une disposition de la loi pour exercer votre autorité. En d'autres mots, si vous n'aimez pas ce que font les sociétés de port locales, vous pourriez communiquer votre désaccord à la Chambre des communes. Pourquoi ne pas procéder de cette façon, monsieur, et ainsi accorder une réelle autonomie aux sociétés de port locales, plutôt que de maintenir ce pouvoir dictatorial que vous avez à présent?

M. Pepin: Monsieur Cook, je vous aime bien . . .

[Text]

The Chairman: Mr. Minister.

Mr. Pepin: —notwithstanding, because of the good speech you made on the other day in the House of Commons. I thought it was remarkable. But it is clear by what you have said—you are now extremely well identified. You want the Port of Vancouver to be an independent port, fully sovereign, fully in power to make all the decisions needed. That is what you want.

Mr. Cook: I gave you an override, sir, in my suggestion.

Mr. Pepin: No, no, but it is clear, it is clear for everybody here to see what you want, you want an independent Port of Vancouver, you want to take a west coast independent system of ports, but that is all you want, you do not want the Port of Vancouver to be under the Canadian jurisdiction in any way, shape or form. It is as simple as that. And you want the minister to be relegated to the power of impeaching people on the west coast, if he can find justification for doing that.

Mr. Cook: What is wrong with that?

Mr. Pepin: That is what you want . . . let the rest of Canada see what you want. You want a separated Port of Vancouver.

Mr. Cook: I want all ports to have that power.

Mr. Pepin: Yes. You want the country to be a collection of principalities, of port principalities.

Mr. Cook: No, I think the expression is "community of communities", sir.

Mr. Pepin: The intimacy of the Renaissance, that is what you want.

Mr. Cook: I sure as shooting do not want a unitary state, which is apparently what you want, sir.

The Chairman: Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: I have just one brief question—

The Chairman: I think, in view of your service here tonight, we should be able to allow that, yes.

An hon Member: Hear, hear!

Mr. Forrestall: —parochial in nature. The Bryce report, commissioned by the Province of Nova Scotia with respect to the City of Halifax, among other things has suggested that the Province of Nova Scotia surrender, or divest itself, of its interest in Halterm, a point of view that I have subscribed to for a number of years. I couple it, as well, with the strong belief that Canadian National should divest itself of its interest in Halterm. I am wondering if the minister could comment, not necessarily on the Bryce report, or hypothetically either, but on whether or not, in his judgment, Canadian National, given the potential for conflict of interest that now exists in that port, should seek ways to divest itself of its interest in Halterm.

The Chairman: Mr. Minister?

[Translation]

Le président: Monsieur le ministre.

M. Pepin: . . . quand même, car vous avez fait un excellent discours l'autre jour à la Chambre des communes. Un discours même remarquable. Toutefois, ce que vous venez de dire vous marque très clairement. Vous souhaitez que le port de Vancouver soit indépendant, souverain, avec tous les pouvoirs voulus. Voilà ce que vous cherchez.

M. Cook: Mais je vous laisse une porte de sortie, dans ma proposition, monsieur.

M. Pepin: Non, non, tout est clair, très clair pour tous ceux qui sont ici, que vous désirez un port de Vancouver complètement indépendant, vous voulez un système de port indépendant sur la côte Ouest, un point c'est tout. Vous ne voulez pas que le port de Vancouver soit sous compétence canadienne d'aucune façon. C'est aussi simple que cela. Vous voulez accorder au ministre le seul pouvoir d'accuser les gens de la côte Ouest, s'il peut justifier son cas.

M. Cook: Et pourquoi pas?

M. Pepin: Voilà ce que vous désirez . . . Que le reste du Canada voie ce que vous demandez. Vous voulez un port de Vancouver indépendant.

M. Cook: Je veux que tous les ports aient ce pouvoir.

M. Pepin: Oui, vous voulez que le pays soit une collection de principautés, des ports pour souverains.

M. Cook: Non, je crois que l'expression, monsieur, est «une communauté de communautés».

M. Pepin: Vous voulez l'intimité de la Renaissance.

M. Cook: Je ne veux certainement pas un État unitaire, ce que vous recherchez apparemment, monsieur.

Le président: Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: J'ai une brève question . . .

Le président: Suite à votre bon travail ce soir, je crois qu'on peut vous le permettre.

Une voix: Bravo!

M. Forrestall: . . . qui concerne un cas particulier. Dans le rapport Bryce, qui avait été commandé par la province de la Nouvelle-Écosse au sujet de la ville de Halifax, il est proposé entre autres que la province de la Nouvelle-Écosse se dépouille de ses intérêts dans Halterm, un point de vue que j'appuie depuis plusieurs années. De plus, je crois fermement que la société Canadien National devrait aussi se dépouiller de ses intérêts dans Halterm. Sans tenir compte du rapport Bryce, ni en se fondant sur des hypothèses, le ministre pourrait-il nous dire si oui ou non le Canadien National, étant donné la possibilité d'un conflit d'intérêt qui existe maintenant dans ce port, ne devrait pas aussi se dépouiller de ses intérêts dans Halterm.

Le président: Monsieur le ministre?

[Texte]

Mr. Pepin: I have not studied the report. I am sorry about that. I just saw it today. It suggested that Halicon gets out of Halterm, and CN too.

• 2210

Mr. Forrestall: No, I am sorry, Mr. Minister; I do not speak with any authority. I do not believe the Bryce report addresses itself to Canadian National's withdrawal from Halterm, but they do raise the possibility of a conflict with Canadian National serving two separate entities in the container business in the same port which essentially are set up to be competitive.

Mr. Pepin: Let me say simply that when CN joined Halterm was there not rejoicing in Halifax? Did they not consider that to be a potential contribution to the wealth and development of the Port of Halifax?

Mr. Forrestall: Mr. Minister, we welcomed it because we believed at the time that the financial commitment would tie and continue to tie Canadian National to the service of that port. Now that there is a potential of conflict, the situation, to say the least, has changed slightly.

Mr. Pepin: And it might change again.

Mr. Forrestall: And it could very well change again.

Mr. Pepin: So the conclusion from your remark is that, really, there are—

Mr. Forrestall: No, no, I am not . . .

Mr. Pepin: —instances when railways, CN in particular, can make an interesting and important contribution to the development of a port. But, you know, times change. Again, it may be that they will change again the other way. So I think it is a good idea. I do not think it is of the essence, but I think it is a good idea.

The Chairman: Thank you.

Mr. McCain: On a brief point of order, please.

The Chairman: On a point of order, Mr. McCain.

Mr. McCain: Mr. Chairman, Mr. Sinclair was to give us some information. I wonder if the committee would agree that it would be attached to this report.

An hon. Member: We have already done that.

The Chairman: Do you have the information available?

Mr. McCain: No, it was not agreed to be appended. It was to be given in printed form.

The Chairman: We have a meeting scheduled for tomorrow and I would suggest, Mr. McCain, that the proper procedure would be to have it attached to tomorrow's proceedings.

Mr. McCain: Mr. Chairman, I do not like to argue with you—you are so congenial—but the information involved pertains to this report. It is related to this report and the discussion of both the forgiveness of debt in the City of Saint John and debts in other ports. I doubt if we will be on the same

[Traduction]

M. Pepin: Je n'ai pas encore étudié ce rapport, vous devez m'en excuser. Je ne l'ai reçu qu'aujourd'hui. Il est proposé que Halicon, aussi bien que le CN, se dépouille de ses intérêts dans Halterm.

M. Forrestall: Excusez-moi, monsieur le ministre, je ne parle pas en tant qu'expert. Je ne crois pas que le rapport Bryce recommande le retrait du Canadien National de Halterm, mais il mentionne une possibilité d'un conflit puisque le Canadien National doit, en matière de conteneur, desservir dans le même port deux entités séparées, qui sont essentiellement en concurrence.

M. Pepin: Halifax ne s'est-il pas réjoui lorsque le CN a décidé de participer à Halterm? N'a-t-on pas vu cet acte comme une contribution possible à la richesse et au développement du port de Halifax?

M. Forrestall: Monsieur le ministre, nous avons été réjouis par cet acte car à ce moment-là, nous croyions que l'engagement de ces ressources financières lierait le Canadien National au service de ce port. Toutefois, étant donné la possibilité d'un conflit d'intérêts, la situation a certainement changé.

M. Pepin: Et elle pourrait changer de nouveau.

M. Forrestall: Et elle pourrait très bien changer de nouveau.

M. Pepin: Il faut donc conclure de votre remarque en fait . . .

M. Forrestall: Non, non, je ne . . .

M. Pepin: . . . qu'il y a des cas où les chemins de fer, le CN en particulier, peuvent apporter une contribution fort intéressante et importante au développement d'un port. Toutefois, les temps changent. Et il est possible qu'ils changent encore en sens inverse. Je crois que c'est une bonne idée. Je ne crois pas que ce soit essentiel, mais c'est une excellente idée.

Le président: Merci.

M. McCain: J'invoque le Règlement, s'il vous plaît.

Le président: Monsieur McCain, pour un rappel au Règlement.

M. McCain: Monsieur le président, M. Sinclair devait nous donner certains renseignements. Le Comité pourrait-il convenir que ce rapport soit annexé au procès-verbal.

Une voix: Nous l'avons déjà fait.

Le président: Les renseignements sont-ils disponibles?

M. McCain: Non, mais nous étions d'accord pour les annexer. On devait nous les fournir par écrit.

Le président: Nous aurons une réunion demain, et je propose, monsieur McCain, qu'aux termes de la procédure, on les annexe au procès-verbal de demain.

M. McCain: Monsieur le président, vous êtes toujours si gentil, et je ne veux pas me disputer avec vous, mais les renseignements portent directement sur ce rapport. Ces renseignements concernent ce rapport et notre discussion au sujet de la rémission des dettes de la ville de Saint-Jean et des dettes

[Text]

subject-matter, and then it would be appended to a meeting to which it is not particularly related. So I appeal to the committee to append it to this report.

The Chairman: Mr. Sinclair, how soon can you have that information available?

Mr. Sinclair: Tomorrow, sir.

The Chairman: Tomorrow. You mean by tomorrow afternoon's meeting, or tomorrow morning?

Mr. Sinclair: If you wish it tomorrow morning, I will have it tomorrow morning.

An hon. Member: Right on.

The Chairman: If we can have it in the morning, we can have it attached to this day's proceedings. Otherwise . . .

Mr. McCain: Give them a little break . . . There is no need to work all night . . .

The Chairman: No, no, I do not want them to work . . . Hold it now, just a minute. All I am saying is that there is a process here and I do not know that we want to impede the process. If we can have it tomorrow morning, we can have it appended to this day's proceedings; if not, if it cannot be available tomorrow morning, it can be tabled tomorrow afternoon and appended to tomorrow's proceedings which will be on the same bill. Mr. Sinclair.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, if it would assist the process and the committee, we would have the information available before 10.30 tomorrow morning to the clerk.

The Chairman: Very good. In such case, it will be appended to this day's proceedings.

An hon. Member: Agreed.

The Chairman: Shall Clause 1 then carry as agreed to at the beginning of the meeting?

Clause 1 agreed to.

The Chairman: Shall we revert to Clause 20 by unanimous consent so that we can proceed tomorrow?.

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Okay, I expect to see every member who is here tonight in this room at 3.30 tomorrow afternoon.

The meeting is adjourned until 3.30 tomorrow afternoon.

[Translation]

des autres ports. Demain, nous ne discuterons pas du même sujet, et les renseignements demandés seront donc rattachés à un procès-verbal sur un autre sujet. Je prie donc le Comité de bien vouloir consentir à annexer ces renseignements au procès-verbal d'aujourd'hui.

Le président: Monsieur Sinclair, quand pourrons-nous avoir ces renseignements?

M. Sinclair: Demain, monsieur.

Le président: Demain, quand demain? A la réunion demain après-midi, ou demain matin?

M. Sinclair: Si vous les voulez demain matin, vous les aurez.

Une voix: Bravo.

Le président: Si nous pouvions les avoir demain matin, nous pourrions les annexer au procès-verbal d'aujourd'hui. Autrement . . .

M. McCain: Donnons-leur une chance . . . Ce n'est pas nécessaire qu'ils travaillent toute la nuit . . .

Le président: Mais non, je ne veux pas qu'ils travaillent toute la nuit. Un instant, s'il vous plaît. Toutefois, il y a un processus à suivre, et je ne voudrais pas qu'on l'entrave. Si nous pouvons avoir ces renseignements demain matin, nous pourrions les annexer au procès-verbal d'aujourd'hui; sinon, ces renseignements seront déposés demain après-midi, et seront annexés au procès-verbal de cette réunion au sujet du même projet de loi. Monsieur Sinclair.

M. Sinclair: Monsieur le président, si cela peut aider le Comité et en même temps respecter le processus, nous remettrons ces renseignements au greffier dès 10h30 demain matin.

Le président: Très bien. Dans ce cas, ils seront annexés au procès-verbal d'aujourd'hui.

Une voix: D'accord.

Le président: Alors, l'article 1 est-il adopté comme convenu au début de la séance?

L'article 1 est adopté.

Le président: Ai-je le consentement unanime pour qu'on revienne à l'article 20 lors de la séance de demain?

Des voix: D'accord.

Le président: Très bien, je demande que tous les députés ici ce soir assistent à la séance de demain à 15h30.

La séance est levée jusqu'à 15h30 demain après-midi.

APPENDIX ' 'TRPT-30' '

NATIONAL HARBOURS BOARD DEBT

Summary of Loans and Advances Outstanding at

December 31, 1980

To be Cancelled and Replaced by New Certificates Bearing an Issue Date
of January 1, 1981, and Indefinite Due Date, and an Interest Rate of Zero
Percent per Annum

<u>Port</u>	<u>Principal</u> \$	<u>Unpaid Interest</u> \$	<u>Total</u> \$
Halifax	25,555,761.95	5,049,567.48	30,605,329.43
Saint John	37,767,986.00	10,087,808.20	47,855,794.20
Belledune	1,170,437.56	1,081,883.62	2,252,321.18
Sept-Iles	2,977,437.00	836,499.63	3,813,936.63
Montreal	132,994,836.91	98,161,926.86	231,156,763.77
Churchill	13,693,573.00	3,383,065.06	17,076,638.06
Vancouver	76,494,443.56	23,376,453.78	99,870,897.34
Prince Rupert	27,084,978.68	11,027,124.47	38,112,103.15
Roberts Bank	-	4,000,380.62	4,000,380.62
St. John's	-	382,852.85	382,852.85
Chicoutimi	-	215,614.80	215,614.80
TOTAL	317,739,454.66	157,603,177.37	475,342,632.03

Summary of loans and advances outstanding at December 31, 1980 which are to be repaid over a 20 year period at a weighted average interest rate, payments to commence on December 31, 1981.

<u>Port</u>	<u>Principal</u> \$
St. John's	1,766,915.00
Saint John	7,281,000.00
Belledune	1,170,437.58
Chicoutimi	790,630.44
Montreal	9,470,994.92
Roberts Bank	5,203,935.47
TOTAL	25,683,913.41

APPENDICE «TRPT-30»

DETTE DU CONSEIL DES PORTS NATIONAUX

Encours des emprunts et des avances au
31 décembre 1980

devant être annulés et remplacés par de nouveaux certificats comportant
comme date d'émission le 1er janvier 1981, une date d'échéance
indéfinie et un taux d'intérêt de zéro pour cent par an.

<u>Port</u>	<u>Capital</u> \$	<u>Intérêt non payé</u> \$	<u>Total</u> \$
Halifax	25,555,761.95	5,049,567.48	30,605,329.43
Saint Jean	37,767,986.00	10,087,808.20	47,855,794.20
Belledune	1,170,437.56	1,081,883.62	2,252,321.18
Sept-Îles	2,977,437.00	836,499.63	3,813,936.63
Montréal	132,994,836.91	98,161,926.86	231,156,763.77
Churchill	13,693,573.00	3,383,065.06	17,076,638.06
Vancouver	76,494,443.56	23,376,453.78	99,870,897.34
Prince Rupert	27,084,978.68	11,027,124.47	38,112,103.15
Roberts Bank	-	4,000,380.62	4,000,380.62
St. John's	-	382,852.85	382,852.85
Chicoutimi	-	215,614.80	215,614.80
TOTAL	317,739,454.66	157,603,177.37	475,342,632.03

Encours des emprunts et avances au 31 décembre 1980 qui doivent être remboursés sur une période de 20 ans à un taux moyen d'intérêt pondéré, les paiements devant commencer le 31 décembre 1981.

<u>Port</u>	<u>Capital</u> \$
St. John's	1,766,915.00
Saint Jean	7,281,000.00
Belledune	1,170,437.58
Chicoutimi	790,630.44
Montréal	9,470,994.92
Roberts Bank	5,203,935.47
TOTAL	25,683,913.41



*If undelivered, return COVER ONLY to
Canadian Government Printing Office,
Supply and Services Canada,
45 Sacré-Coeur Boulevard,
Hull, Quebec, Canada, K1A 0S7*

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à
Imprimerie du gouvernement canadien,
Approvisionnement et Services Canada,
45, boulevard Sacré-Coeur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7*

WITNESS—TÉMOIN

From the Department of Transport:

Mr. Gordon M. Sinclair, Administrator, Canadian Marine
Transportation Administration.

Du ministère des Transports:

M. Gordon M. Sinclair, administrateur, Administration
canadienne du transport maritime.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 79

Wednesday, July 14, 1982

Chairman: Mr. Maurice A. Dionne

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 79

Le mercredi 14 juillet 1982

Président: M. Maurice A. Dionne

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des*

Transport

Transports

RESPECTING:

Bill C-92, An Act to amend the National Harbours Board Act, the Government Harbours and Piers Act, the Harbour Commissions Act, the Canada Shipping Act and the Fishing and Recreational Harbours Act

INCLUDING:

The Thirteenth Report to the House

CONCERNANT:

Bill C-92, Loi modifiant la Loi sur le Conseil des ports nationaux, la Loi sur les ports et jetées de l'État, la Loi sur les Commissions de port, la Loi sur la marine marchande et la Loi sur les ports de pêche et plaisance

Y COMPRIS:

Le treizième rapport à la Chambre

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



First Session of the
Thirty-second Parliament, 1980-81-82

Première session de la
trente-deuxième législature, 1980-1981-1982

STANDING COMMITTEE ON
TRANSPORT

Chairman: Mr. Maurice A. Dionne

Vice-Chairman: Mr. Pierre Deniger

Benjamin	Corbin
Berger	Flis
Bockstael	Forrestall
Campbell (<i>LaSalle</i>)	Fraser
Cook	Harquail

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: M. Maurice A. Dionne

Vice-président: M. Pierre Deniger

Messrs. — Messieurs

MacBain	McRae
Mazankowski	Mitchell (M ^{me})
McCain	Siddon
McDermid	Turner—(20)

(Quorum 11)

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 65(4)(b)

On Wednesday, July 14, 1982:

Mr. Mazankowski replaced Mr. Nowlan;
Mr. Harquail replaced Mr. Dion (*Portneuf*);
Mr. Campbell (*LaSalle*) replaced Mrs. Côté;
Mr. McRae replaced Mr. Corriveau.

(CORRIGENDUM)

Evidence

Issue No. 76—Page 76:30

In the English version strike out lines 12 to 17, inclusive, on page 30, and substitute the following therefor:

“32.1 Every Report laid before Parliament under section 32 and every direction under subsection 22.1(4) stands permanently referred to any Committee of Parliament established for the purpose of reviewing matters relating to transportation.

32.2 For the purpose of section 32.1 “year” means the financial year of the Corporation.”

In the French version strike out lines 12 to 17 inclusive on page 30 and substitute the following therefor:

«32.1 Les rapports présentés au Parlement en vertu de l'article 32 et les directives visées au paragraphe 22.1(4) sont automatiquement renvoyés en permanence au comité du Parlement établi pour l'étude des questions relatives aux transports.

32.2 Aux fins de l'article 32.1, «année» désigne l'année financière de la Société.»

Conformément à l'article 65(4)(b) du Règlement

Le mercredi 14 juillet 1982:

M. Mazankowski remplace M. Nowlan;
M. Harquail remplace M. Dion (*Portneuf*);
M. Campbell (*LaSalle*) remplace M^{me} Côté;
M. McRae remplace M. Corriveau.

(CORRIGENDUM)

Témoignages

Fascicule no 76—page 76:30

Dans la version anglaise retrancher les lignes 12 à 17 inclusivement, à la page 30 et les remplacer par ce qui suit:

“32.1 Every Report laid before Parliament under section 32 and every direction under subsection 22.1(4) stands permanently referred to any Committee of Parliament established for the purpose of reviewing matters relating to transportation.

32.2 For the purpose of section 32.1 “year” means the financial year of the Corporation.”

Dans la version française, retrancher les lignes 12 à 17 inclusivement à la page 30, et les remplacer par ce qui suit:

«32.1 Les rapports présentés au Parlement en vertu de l'article 32 et les directives visées au paragraphe 22.1(4) sont automatiquement renvoyés en permanence au comité du Parlement établi pour l'étude des questions relatives aux transports.

32.2 Aux fins de l'article 32.1, «année» désigne l'année financière de la Société.»

REPORT TO THE HOUSE

Friday, July 16, 1982

The Standing Committee on Transport has the honour to present its

THIRTEENTH REPORT

In accordance with its Order of Reference dated Wednesday, June 23, 1982, your Committee has considered Bill C-92, An Act to amend the National Harbours Board Act, the Government Harbours and Piers Act, the Harbour Commissions Act, the Canada Shipping Act and the Fishing and Recreational Harbours Act, and has agreed to report it with the following amendments:

Clause 2

In the English version only, strike out line 30, on page 7, and substitute the following therefor:

“(2) In the”

Clause 6

Add immediately after line 42, on page 13, the following:

“(4) No order altering the boundaries of a local port corporation shall be issued until the council of each municipality that would be affected thereby has been consulted.”

Clause 10

Add immediately after line 2, on page 16, the following:

“(h.1) the prescribing of the form of documents required in the event of loans, by or to the Corporation, of money to or by a local port corporation and the terms of those loans and, in particular, providing for the determination of the interest payable on, and the maximum periods of, those loans;”

Clause 12

Strike out line 41, on page 18, and substitute the following therefor:

“(2) The Corporation may transfer or lend to a”

Clause 13

Strike out lines 8 to 13 inclusive, on page 20, and substitute the following therefor:

“32. (1) The accounts and financial transactions of the Corporation shall be examined annually by an auditor to be appointed by the Governor in Council, on the recommendation of the Minister after consultation with the Board, and the auditor so appointed shall be paid by the Corporation.

(2) The Auditor General is eligible to be appointed auditor or joint auditor of the accounts and financial transactions of the Corporation.

RAPPORT À LA CHAMBRE

Le vendredi 16 juillet 1982

Le Comité permanent des transports a l'honneur de présenter son

TREIZIÈME RAPPORT

Conformément à son Ordre de renvoi du mercredi 23 juin 1982, votre Comité a étudié le Bill C-92, Loi sur le Conseil des ports nationaux, la Loi sur les ports et jetées de l'État, la Loi sur les Commissions de port, la Loi sur la marine marchande et la Loi sur les ports de pêche et plaisance, et a convenu d'en faire rapport avec les modifications suivantes:

Article 2

Dans la version anglaise seulement, retrancher la ligne 30, à la page 7, et la remplacer par ce qui suit:

«(2) In the»

Article 6

Ajouter immédiatement après la ligne 40, à la page 13, ce qui suit:

«(4) Les limites d'un port local dont l'administration est constituée en société ne peuvent être modifiées par décret tant que le conseil de chacune des municipalités qu'affecterait la modification n'a pas été consulté.»

Article 10

Ajouter immédiatement après la ligne 2, à la page 16, ce qui suit:

«(h.1) la détermination des modalités des emprunts qu'elle fait auprès d'une société de port locale ou des prêts qu'elle lui consent, notamment l'intérêt afférent à ces emprunts ou à ces prêts, leur durée maximale, ainsi que la forme du document qui les constate;»

Article 12

Retrancher la ligne 40, à la page 18, et la remplacer par ce qui suit:

«(2) La Société peut transférer ou prêter à une»

Article 13

Retrancher les lignes 7 à 12 inclusivement, à la page 20, et les remplacer par ce qui suit:

«32. (1) Les comptes et opérations financières de la Société doivent être examinés chaque année par un vérificateur nommé par le gouverneur en conseil, sur recommandation du Ministre, après consultation du conseil. Le vérificateur ainsi nommé reçoit les honoraires que lui verse la Société.

(2) Le vérificateur général peut être nommé vérificateur ou covérificateur des comptes et opérations financières de la Société.

(3) The auditor is entitled to have access at all convenient times to all books, accounts, records and documents of the Corporation and is entitled to require from the directors and officers of the Corporation such information and explanations as he deems necessary.

(4) The Corporation shall prepare or cause to be prepared in respect of each year financial statements of the Corporation in accordance with the practices recommended by the Canadian Institute of Chartered Accountants.

(5) The auditor appointed under subsection (1) shall audit annually the financial statements referred to in subsection (4) and, in connection therewith, after due examination of the accounts and financial transactions of the Corporation, shall report concurrently to the Minister and the Board whether, in his opinion,

(a) the corporation has kept proper books of account; and

(b) the financial statements of the Corporation are in agreement with the books of account and were prepared on a basis consistent with that of the preceding year and present fairly the financial position of the corporation and the results of its operations,

and the auditor shall call attention to any other matters falling within the scope of his examination that in his opinion should be brought to the attention of the Minister.

(6) The Corporation shall, as soon as possible, but in any case within four months after the termination of each year, submit to the Minister an annual report in such form as he may prescribe relating to the activities of the Corporation for the year and including the financial statements of the Corporation in respect of the year, the auditor's report thereon and the reports submitted under subsection 31(6) of Schedule I in respect of the year, and the Minister shall lay the report before Parliament."

Add immediately after line 13, on page 20, the following:

"32.1 Every Report laid before Parliament under section 32 and every direction under subsection 22.1(4) stands permanently referred to any Committee of Parliament established for the purpose of reviewing matters relating to transportation.

32.2 For the purpose of section 32.1 "year" means the financial year of the Corporation."

Strike out lines 30 and 31, on page 20, and substitute the following therefor:

"port corporation to lend to the Corporation, for a period specified by the Corporation, so much of the money administered"

Strike out line 41, on page 20, and substitute the following therefor:

"tion to lend to the Corporation, for a period specified by the Minister, so"

Strike out line 13, on page 21, and substitute the following therefor:

(3) Le vérificateur peut, à tout moment raisonnable, consulter les livres, comptes, dossiers et documents de la Société et réclamer de ses administrateurs et employés les renseignements et explications qu'il juge nécessaires.

(4) La Société doit établir ou faire établir, pour chaque année, conformément aux recommandations de l'Institut canadien des comptables agréés, ses états financiers.

(5) Le vérificateur nommé conformément au paragraphe (1) doit, chaque année, vérifier les états financiers visés au paragraphe (4) et, relativement à ces états, après examen des comptes et des opérations financières de la Société, il doit présenter, tant au Ministre qu'au conseil, un rapport dans lequel il précise si, à son avis,

a) la société a tenu les livres de comptabilité appropriés; et

b) les états financiers de la Société sont conformes aux livres de comptabilité, ont été établis selon une méthode compatible avec celle de l'année précédente et reflètent fidèlement la situation financière de la société et les résultats de ses opérations.

Dans le cadre de son examen, il doit signaler toute autre situation qui, à son avis, doit être portée à l'attention du Ministre.

(6) Aussitôt que possible, mais dans un délai de quatre mois après l'expiration de chaque année, la Société doit soumettre au Ministre un rapport sur ses activités pendant l'année en question, y compris les états financiers établis conformément au paragraphe (4), le rapport du vérificateur y afférent et les rapports soumis en vertu du paragraphe 31(6) de l'annexe I pour cette même année; le Ministre doit déposer le rapport devant le Parlement."

Ajouter immédiatement après la ligne 12, à la page 20, ce qui suit:

"32.1 Les rapports présentés au Parlement en vertu de l'article 32 et les directives visées au paragraphe 22.1(4) sont automatiquement renvoyés en permanence au comité du Parlement établi pour l'étude des questions relatives aux transports.

32.2 Aux fins de l'article 32.1, «année» désigne l'année financière de la Société."

Retrancher la ligne 30, à la page 20, et la remplacer par ce qui suit:

"tions, qu'elle lui prête, pour une période fixée par la Société, la part des fonds"

Retrancher les lignes 36 et 37, à la page 20, et les remplacer par ce qui suit:

"locale qu'elle lui prête, pour une période fixée par le Ministre, la part des fonds qu'elle gère qui, de l'avis de celui-ci,"

Retrancher la ligne 12, à la page 21, et la remplacer par ce qui suit:

"tion or a local port corporation to pay to the Receiver General as"

Strike out lines 17 and 18, on page 21, and substitute the following therefor:

"excess of the amount required for its purposes."

Clause 15

Strike out the period in line 11, on page 22, and substitute a comma thereof and add the following:

"and who are for the most part, residents in the vicinity thereof."

In the English version only, strike out line 12, on page 28, and substitute the following therefor:

"(f) the regulation of the transportation, handling or stor-"

Strike out line 33, on page 36, and substitute the following therefor:

"24. Notwithstanding section 22 of this Act, every pecuniary penalty recovered"

Strike out line 39, on page 37, and substitute the following therefor:

"borrow money from the Corporation for a period specified by the Corporation."

Strike out lines 1 to 6, on page 38, and substitute the following therefor:

"31. (1) The accounts and financial transactions of a local port corporation shall be examined annually by an auditor to be appointed by the local board of the corporation, and the auditor so appointed shall be paid by the corporation.

(2) The Auditor General is eligible to be appointed auditor or joint auditor of the accounts and financial transactions of a local port corporation.

(3) The auditor is entitled to have access at all convenient times to all books, accounts, records and documents of a local port corporation and is entitled to require from the directors and officers of the corporation such information and explanations as he deems necessary.

(4) A local port corporation shall prepare or cause to be prepared in respect of each year financial statements of the corporation in accordance with the practices recommended by the Canadian Institute of Chartered Accountants.

(5) The auditor appointed under subsection (1) shall audit annually the financial statements referred to in subsection (4) and, in connection therewith, after due examination of the accounts and financial transactions of the local port corporation, shall report to its local board whether, in his opinion,

(a) the corporation has kept proper books of account; and

(b) the financial statements of the corporation are in agreement with the books of account and were prepared

«Société ou une société de port locale verse au receveur général, à titre»

Retrancher la ligne 15, à la page 21, et la remplacer par ce qui suit:

«saire à ses fins.»

Article 15

Retrancher la ligne 11, à la page 22, et la remplacer par ce qui suit:

«les aptitudes nécessaires; la majorité des administrateurs doivent résider dans les environs dudit port.»

Dans la version anglaise seulement, retrancher la ligne 12, à la page 28, et la remplacer par ce qui suit:

«(f) the regulation of the transportation, handling or stor-»

Retrancher la ligne 38, à la page 36, et la remplacer par ce qui suit:

«24. Nonobstant l'article 22 de la loi, toute peine pécuniaire recouvrée à»

Retrancher la ligne 39, à la page 37, et la remplacer par ce qui suit:

«tracter des emprunts auprès de la Société pour la période fixée par cette dernière.»

Retrancher les lignes 5 à 10, à la page 38, et les remplacer par ce qui suit:

«31. (1) Les comptes et opérations financières de la société de port locale doivent être examinés chaque année par un vérificateur nommé par le conseil local. Le vérificateur ainsi nommé reçoit les honoraires que lui verse la société de port locale.

(2) Le vérificateur général peut être nommé vérificateur ou covérificateur des comptes et opérations financières de la société de port locale.»

(3) Le vérificateur peut, à tout moment raisonnable, consulter les livres, comptes, dossiers et documents de la société de port locale et réclamer de ses administrateurs et employés les renseignements et les explications qu'il juge nécessaires.

(4) Une société de port locale doit établir ou faire établir, pour chaque année, conformément aux recommandations de l'Institut canadien des comptables agréés, ses états financiers.

(5) Le vérificateur nommé conformément au paragraphe (1) doit, chaque année, vérifier les états financiers visés au paragraphe (4) et, relativement à ces états, après examen des comptes et des opérations financières de la société de port locale, il doit présenter au conseil local, un rapport dans lequel il précise si, à son avis,

a) la société de port locale a tenu les livres de comptabilité appropriés; et

b) les états financiers de la société de port locale sont conformes aux livres de comptabilité, ont été établis

on a basis consistent with that of the preceding year and present fairly the financial position of the corporation and the results of its operations,

and the auditor shall call attention to any other matters falling within the scope of his examination that in his opinion should be brought to the attention of the corporation.

(6) A local port corporation shall, as soon as possible, but in any case within three months after the termination of each year, submit to the Corporation an annual report in such form as the Corporation may prescribe, including the auditor's report under subsection (5)."

Clause 20

Strike out line 18, on page 44, and substitute the following therefor:

"(d) for the regulation of the construction, operation and"

In the English version only, strike out line 30, on page 44, and substitute the following therefor:

"(f) for the regulation of the transportation, handling or"

In the English version only, strike out line 28, on page 45, and substitute the following therefor:

"(o) prescribing the punishment that may be"

Clause 24

Strike out lines 2 to 8 inclusive, on page 53, and substitute the following therefor:

"mission for any harbour or port of Canada if the Governor in Council is of"

In the English version only, strike out line 10, on page 53, and substitute the following therefor:

"Commission for the harbour or port will enable"

Clause 28

Add immediately after line 9, on page 54, and substitute the following therefor:

"(2) The balance in the National Harbours Board Special Account immediately prior to the coming into force of this Act shall, subject to the approval of the Minister of Finance, be paid to the Canada Ports Corporation."

Strike out line 10, on page 54, and substitute the following therefor:

"(3) All obligations and liabilities referred"

Clause 31

In the French version only, strike out lines 4 and 5, on page 55, and substitute the following therefor:

"a) déterminer lesquels des ports non constitués satisfont aux conditions prévues"

Your Committee has ordered a reprint of Bill C-92, as amended, for the use of the House of Commons at the report stage.

selon une méthode compatible avec celle de l'année précédente et reflètent fidèlement la situation financière de la société de port locale et les résultats de ses opérations.

Dans le cadre de son examen, il doit signaler toute autre situation qui, à son avis, doit être portée à l'attention de la société de port locale.

(6) Aussitôt que possible, mais dans un délai de trois mois après l'expiration de l'année, une société de port locale doit soumettre un rapport annuel à la Société en la forme que cette dernière peut prescrire, de même que le rapport du vérificateur visé au paragraphe (5)."

Article 20

Retrancher la ligne 23, à la page 44, et la remplacer par ce qui suit:

«d) la réglementation de la construction, de l'exploitation et de l'en»

Dans la version anglaise seulement, retrancher la ligne 30, à la page 44, et la remplacer par ce qui suit:

«(f) for the regulation of the transportation, handling or»

Dans la version anglaise seulement, retrancher la ligne 28, à la page 45, et la remplacer par ce qui suit:

«(o) prescribing the punishment that may be»

Article 24

Retrancher les lignes 2 à 7 inclusivement, à la page 53, et les remplacer par ce qui suit:

«tive à tout port du Canada, s'il estime»

Dans la version anglaise seulement, retrancher la ligne 10, à la page 53, et la remplacer par ce qui suit:

«Commission for the harbour or port will enable»

Article 28

Ajouter immédiatement après la ligne 3, à la page 54, ce qui suit:

«(2) Le solde du Compte spécial du Conseil des ports nationaux à l'entrée en vigueur de la présente loi est versé, sous réserve de l'approbation du ministre des Finances, à la Société canadienne des ports.»

Retrancher la ligne 4, à la page 54, et la remplacer par ce qui suit:

«(3) L'exécution des obligations prévues au»

Article 31

Dans la version française seulement, retrancher les lignes 4 et 5, à la page 55, et les remplacer par ce qui suit:

«a) déterminer lesquels des ports non constitués satisfont aux conditions prévues»

Votre Comité a ordonné la réimpression du Bill C-92, tel que modifié, pour l'usage de la Chambre des communes à l'étape du rapport.

A copy of the relevant Minutes of Proceedings and Evidence relating to this Bill (*Issues Nos 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78 and 79*) is tabled.

Respectfully submitted,

Un exemplaire des procès-verbaux et témoignages relatifs à ce Bill (*fascicules nos 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78 et 79*) est déposé.

Respectueusement soumis,

Le président

MAURICE A. DIONNE

Chairman

MINUTES OF PROCEEDINGS

WEDNESDAY, JULY 14, 1982
(122)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 3:40 o'clock p.m. this day, the Chairman, Mr. Dionne (*Northumberland—Miramichi*) presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Bockstael, Campbell (*LaSalle*), Cook, Corbin, Deniger, Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Flis, Forrestall, Harquail, Mazankowski, McRae, Mrs. Mitchell, Messrs. Siddon and Turner.

Witnesses: From the Department of Transport: Mr. Gordon M. Sinclair, Administrator, Canadian Marine Transportation Administration; and Mr. Denis Lefebvre, General Counsel.

The Committee resumed consideration of Bill C-92, An Act to amend the National Harbours Board Act, the Government Harbours and Piers Act, the Harbour Commissions Act, the Canada Shipping Act and the Fishing and Recreational Harbours Act.

It was agreed,—That a corrigendum concerning Issue No. 76 be printed as follows:

In the English version strike out lines 12 to 17, inclusive, on page 30, and substitute the following therefor:

32.1 Every Report laid before Parliament under section 32 and every direction under subsection 22.1(4) stands permanently referred to any Committee of Parliament established for the purpose of reviewing matters relating to transportation.

32.2 For the purpose of section 32.1 "year" means the financial year of the Corporation."

Dans la version française, retrancher les lignes 12 à 17 inclusivement à la page 30, et les remplacer par ce qui suit:

32.1 Les rapports présentés au Parlement en vertu de l'article 32 et les directives visées au paragraphe 22.1(4) sont automatiquement renvoyés en permanence au comité du Parlement établi pour l'étude des questions relatives aux transports.

32.2 Aux fins de l'article 32.1, «année» désigne l'année financière de la Société.»

On Clause 20

On motion of Mr. Flis, it was agreed,—That Clause 20 be amended by striking out line 18 on page 44 and substituting the following therefor:

"(d) for the regulation of the construction, operation and"

On motion of Mr. Flis, it was agreed,—That the English version of Clause 20 be amended by striking out line 30 on page 44 and substituting the following therefor:

"(f) for the regulation of the transportation, handling or"

On motion of Mr. Flis, it was agreed,—That the English version of Clause 20 be amended by striking out line 28 on page 45 and substituting the following therefor:

PROCÈS-VERBAL

LE MERCREDI 14 JUILLET 1982
(122)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 15h40 sous la présidence de M. Dionne (*Northumberland—Miramichi*) (président).

Membres du Comité présents: MM. Bockstael, Campbell (*LaSalle*), Cook, Corbin, Deniger, Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Flis, Forrestall, Harquail, Mazankowski, McRae, M^{me} Mitchell, MM. Siddon et Turner.

Témoins: Du ministère des Transports: M. Gordon M. Sinclair, administrateur, Administration canadienne du transport maritime, et M. Denis Lefebvre, avocat général.

Le Comité reprend l'étude du bill C-92, Loi modifiant la Loi sur le Conseil des ports nationaux, la Loi sur les ports et jetées de l'État, la Loi sur les Commissions de port, la Loi sur la marine marchande et la Loi sur les ports de pêche et de plaisance.

Il est convenu,—Qu'une correction soit apportée au fascicule numéro 76 comme suit:

Dans la version anglaise, retrancher les lignes 12 à 17 inclusivement, à la page 30, et les remplacer par ce qui suit:

32.1 Every report laid before Parliament under section 32 and every direction under subsection 22.1(4) stands permanently referred to any Committee of Parliament established for the purpose of reviewing matters relating to transportation.

32.2 For the purpose of section 32.1 «year» means the financial year of the Corporation.

Dans la version française, retrancher les lignes 12 à 17 inclusivement, à la page 30, et les remplacer par ce qui suit:

32.1 Les rapports présentés au Parlement en vertu de l'article 32 et les directives visées au paragraphe 22.1(4) sont automatiquement renvoyés en permanence au comité du Parlement établi pour l'étude des questions relatives aux transports.

32.2 Aux fins de l'article 32.1, «année» désigne l'année financière de la Société.

Quant à l'article 20

Sur motion de M. Flis, il est convenu,—Que l'article 20 soit modifié par substitution, à la ligne 23, page 44, de ce qui suit:

«d) la réglementation de la construction, de l'exploitation et de l'en

Sur motion de M. Flis, il est convenu,—Que la version anglaise de l'article 20 soit modifiée par substitution, à la ligne 30 de la version anglaise, page 44, de ce qui suit:

«(f) for the regulation of the transportation, handling or»

Sur motion de M. Flis, il est convenu,—Que la version anglaise de l'article 20 soit modifiée par substitution, à la ligne 28 de la version anglaise, page 45, de ce qui suit:

“(o) perscribing the punishment that may be”

And the question being put on Clause 20, as amended, it was carried.

Clauses 21, 22 and 23 carried.

On Clause 24

Mr. Flis moved,—That Clause 24 be amended by striking out lines 2 to 8 on page 53 and substituting the following therefor:

“mission for any harbour of Canada if the Governor in Council is of”

Mr. Cook moved an amendment to the amendment by inserting the words “on port” after the word “harbour”.

The question being put on the amendment to the amendment, it was agreed to.

And the question being put on the amendment, as amended, it was agreed to.

On motion of Mr. Cook, it was agreed,—That the English version of Clause 24 be amended by striking out line 10 on page 53 and substituting the following therefor:

“Commission for the harbour or port will enable”

And the question being put on Clause 24, as amended, it was carried.

Clauses 25, 26 and 27 carried.

Mr. Siddon proposed to move,—That a new Clause 28 be added after line 35 on page 53.

28. “The Canada Ports Corporation Act shall not affect the establishment, control or management of any harbour, works or property under the jurisdiction of this Act.”

The Chairman ruled the proposed amendment out of order on the grounds that it was beyond the scope of the Bill. He quoted citation 773(8)(b) at page 233, Beauchesne’s Rules and Forms, Fifth Edition, “An admendment may not amend sections from the original Act unless they are specifically being amended in a Clause of the bill before the Committee.”

Mr. Siddon moved,—That a new Part VI of Bill C-92 be added at page 53 by adding immediately after line 35:

28. Nothing in this Act shall affect the establishment, control or management of any harbour, works or property under the jurisdiction of the Fishing and Recreational Harbours Act except as provided for under Clause 27 of this Act.

29. Nothing in this Act shall affect the establishment, control or management of any harbour, works or property under the jurisdiction of the Harbour Commissions Act except as provided for under clauses 23, 24 and 25 of this Act.

30. Nothing in this Act shall affect the establishment, control or management of any harbour, works or property under the jurisdiction of the Government Harbours and

«(o) prescribing the punishment that may be»

L'article 20 modifié, mis aux voix, est adopté.

Les articles 21, 22 et 23 sont adoptés.

Article 24

M. Flis propose,—Que l'article 24 soit modifié par substitution, aux lignes 2 à 7, page 53, de ce qui suit:

«tive à tout port du Canada, s'il estime»

M. Cook propose un amendement à l'amendement en insérant les mots «or port» après le mot «harbour».

Le sous-amendement, mis aux voix, est adopté.

L'amendement, modifié, mis aux voix, est adopté.

Sur motion de M. Cook, il est convenu,—Que la version anglaise de l'article 24 soit modifiée par substitution, à la ligne 10, page 53, de ce qui suit:

«Commission for the harbour or port will enable»

L'article 24 modifié, mis aux voix, est adopté.

Les articles 25, 26 et 27 sont adoptés.

M. Siddon propose,—Qu'un nouvel article 28 soit ajouté après la ligne 34, à la page 53.

28. «La Loi sur la Société canadienne des ports ne doit pas influencer sur l'établissement, le contrôle et la gestion des ports, des ouvrages ou des biens en vertu de la présente loi.»

Le président déclare l'amendement proposé irrecevable par ce motif qu'il va au-delà de la portée du bill. Il cite la recommandation 773(8)(b) à la page 233, Règlements et formules de Beauchesne, Cinquième édition, «Il est interdit au président de recevoir des propositions d'amendement entachées des vices suivants: «s'il vise à modifier des articles de la loi que le projet ou la proposition en discussion entend modifier à moins que lesdits articles ne soient précisément visés par un article de ce dernier».

M. Siddon propose,—Qu'une nouvelle Partie VI du bill C-92 soit ajoutée à la page 53 immédiatement après la ligne 34:

28. Rien dans la présente loi ne doit influencer sur l'établissement, le contrôle ou l'administration des ports, des ouvrages ou des biens en vertu de la Loi sur les ports de pêche et de plaisance sauf lorsque prévu en vertu de l'article 27 de la présente loi.

29. Rien dans la présente loi ne doit influencer sur l'établissement, le contrôle et l'administration des ports, des ouvrages ou des biens en vertu de la Loi sur les commissions de port sauf s'il est prévu en vertu des articles 23, 24 et 25 de la présente loi.

30. Rien dans la présente loi ne doit influencer sur l'établissement, le contrôle et l'administration des ports, ouvrages ou biens en vertu de la Loi sur les ports et jetées de l'État sauf

Piers Act except as provided for under clauses 18, 19, 20, 21 and 22 of this Act.

and that the subsequent sections be renumbered accordingly.

And debate arising thereon;

At 5:07 o'clock p.m., the sitting was suspended.

At 5:12 o'clock p.m., the sitting resumed.

Debate resumed on the amendment of Mr. Siddon;

The question being put on the amendment, it was, by a show of hands negatived: Yeas: 5; Nays: 8.

On Clause 28

Mr. Flis moved,—That Clause 28 be amended by adding immediately after line 9, on page 54, the following:

“(2) The balance in the National Harbours Board Special Account immediately prior to the coming into force of this Act shall, subject to the approval of the Minister of Finance, be paid to the Canada Ports Corporation.”

Mr. Cook moved an amendment to the amendment,—That the words “subject to the approval of the Minister of Finance” be deleted.

After debate thereon, the question being put on the amendment to the amendment, it was by a show of hands, negatived: Yeas: 5; Nays: 7.

The question being put on the amendment, it was agreed to, on division.

On motion of Mr. Flis, it was agreed,—That Clause 28 be amended by striking out line 10, on page 54, and substituting the following therefor:

“(3) All obligations and liabilities referred”

And the question being put on Clause 28, as amended, it was carried.

Clauses 29 and 30 carried.

On Clause 31

On motion of Mr. Flis, it was agreed,—That the French version of Clause 31 be amended by striking out lines 4 and 5, on page 55, and substituting the following therefor:

“a) déterminer lesquels des ports non constitués satisfont aux conditions prévues”

And the question being put on Clause 31, as amended, it was carried.

Clauses 32 and 33 carried.

The Title carried.

The Bill, as amended, was carried on division.

Ordered,—That the Chairman report Bill C-92, with amendments, to the House.

On motion of Mr. Corbin, seconded by Mr. Campbell (*LaSalle*), it was agreed,—That Bill C-92, be reprinted, as amended, for the use of the House of Commons at report stage.

s'il est prévu en vertu des articles 18, 19, 20, 21 et 22 de la présente loi.

et que les articles subséquents soient renumérotés en conséquence.

Le débat s'engage par la suite.

A 17h07, le Comité suspend ses travaux.

A 17h12, le Comité reprend ses travaux.

Le débat reprend sur l'amendement de M. Siddon

L'amendement, mis aux voix, est rejeté par un vote à main levée par 8 voix contre 5.

Quant à l'article 28

M. Flis propose,—Que l'article 28 soit modifié par insertion, après la ligne 3, page 54, de ce qui suit:

«(2) Le solde du Compte spécial du Conseil des ports nationaux à l'entrée en vigueur de la présente loi est versé, sous réserve de l'approbation du ministre des Finances, à la Société canadienne des ports.»

M. Cook propose un sous-amendement,—Que les mots «sous réserve de l'approbation du ministre des Finances» soient supprimés.

Après débat, le sous-amendement, mis aux voix, est rejeté par un vote à main levée par 7 voix contre 5.

L'amendement, mis aux voix, est adopté à la majorité.

Sur motion de M. Flis, il est convenu,—Que l'article 28 soit modifié par substitution, à la ligne 4, page 54, de ce qui suit:

«(3) L'exécution des obligations prévues aux»

L'article 28 modifié, mis aux voix, est adopté.

Les articles 29 et 30 sont adoptés.

Quant à l'article 31

Sur motion de M. Flis, il est convenu,—Que la version française du projet de loi C-92 soit modifiée par substitution, aux lignes 4 et 5, page 55, de ce qui suit:

«a) déterminer lesquels des ports non constitués satisfont aux conditions prévues»

L'article 31 modifié, mis aux voix, est adopté.

Les articles 32 et 33 sont adoptés.

Le titre est adopté.

Le bill, modifié, est adopté à la majorité.

Il a été ordonné,—Que le président fasse rapport du bill C-92 avec les amendements à la Chambre.

Sur motion de M. Corbin, appuyée par M. Campbell (*LaSalle*), il est convenu,—Que le bill C-92 soit réimprimé tel que modifié pour l'usage de la Chambre des communes à l'étape du rapport.

It was agreed,—That the telegram of Mayor Michael Harcourt, City of Vancouver and Mr. Cecil Cosulich, Chairman Vancouver Economic Advisory Commission, concerning Bill C-92 and proposed amendments, be printed as an appendix to this day's Minutes of Proceedings and Evidence (*See Appendix "TRPT-31"*).

During the course of the meeting, the witnesses answered questions.

At 6:00 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Il est convenu,—Que le télégramme du maire Michael Harcourt de la ville de Vancouver, et de M. Cecil Cosulich, président de la Commission consultative économique de Vancouver, concernant le bill C-92 et les amendements proposés, soit joint au procès-verbal et aux témoignages de ce jour (*Voir appendice «TRPT-31»*).

Au cours de la séance, les témoins ont répondu aux questions.

A 18 heures, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

[Text]

Wednesday, July 14, 1982

• 1541

The Chairman: Order, please. We are resuming consideration of Bill C-92, An Act to amend the National Harbours Board Act, the Government Harbours and Piers Act, the Harbour Commissions Act, the Canada Shipping Act and the Fishing and Recreational Harbours Act. I will give the members a brief update on what we have done. We have agreed to some of the clauses with amendments but, altogether, we have agreed to Clauses 1 to 19 inclusive. We have agreed to the first 19 clauses. I now call Clause 20, in Part II, page 43 of the bill.

On Clause 20

The Chairman: Before we go to the questioning, I should remind members that we have here today our usual witnesses on this bill, Mr. Gordon Sinclair, Administrator, Canadian Marine Transportation, Transport Canada, along with Mr. Denis Lefebvre, General Counsel and Mr. Dave Watt, Director, Ports Policy Implementation, both of whom also are from Transport Canada.

I will advise members that copies of a telegram from the Mayor of Vancouver has been distributed to them. Also, there is one other matter I must bring to the attention of the committee. It is that there is a mistake in the transcription in the official report of our committee, Issue 76, for Thursday, July 8, 1982, at page 76:30. I guess I shall have to read it. Some words were missed. The explanation is that it was at that point that the tape was changed and that, somehow or other, the words were missed.

An hon. Member: Shameful!

The Chairman: Our clerk has prepared a corrigendum, and we can correct this with unanimous consent of the committee by having those words struck out and the correct wording appended to today's proceedings.

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: The chairman was speaking.

It is moved by Mr. Forrestall, seconded by Mrs. Mitchell that...

...and then the motion itself is incorrect. So do we have unanimous consent to print the correction?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Thank you.

Mr. Forrestall: Our distinguished clerk has supplied you with the correct information?

The Chairman: Correct. Right. She has assured me that she has checked it and made sure that it is correct.

Now, to continue, Clause 20 has been called. I believe there are some amendments. The first is at line 18, page 44, of Bill

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

[Translation]

Le mercredi 14 juillet 1982

Article 20

Le président: Avant d'aller plus loin, j'aimerais rappeler aux membres du Comité que nous recevons aujourd'hui nos trois témoins habituels, soit M. Gordon Sinclair, administrateur, Administration canadienne du transport maritime, Transports Canada, ainsi que M. Denis Lefebvre, avocat général, et M. Dave Watt, directeur, Mise en oeuvre de la politique portuaire, tous deux de Transports Canada.

J'aimerais souligner aux membres du Comité qu'une copie du télégramme du maire de Vancouver leur a été distribuée. J'aimerais également attirer votre attention sur une autre question. Une erreur s'est glissée dans la transcription du compte rendu de notre séance du 8 juillet 1982; il s'agit du fascicule 76, à la page 76:30. Il me faudra le lire. Il manque certains mots. On nous a expliqué que c'est à ce moment qu'on a changé de bobine et que des mots ont été perdus.

Une voix: Quelle honte!

Le président: Notre greffier a préparé un corrigé, qui pourra être annexé à nos délibérations d'aujourd'hui, grâce au consentement unanime du Comité.

Des voix: D'accord.

Le président: Le président parlait.

M. Forrestall, appuyé par M^{me} Mitchell, propose que...

...et la motion contient une erreur. Avons-nous le consentement unanime du Comité pour faire imprimer la correction?

Des voix: D'accord.

Le président: Merci.

M. Forrestall: Notre distingué greffier vous a donné les renseignements exacts?

Le président: Justement. Elle m'a garanti avoir vérifié l'exactitude de la motion.

Reprenons notre étude; nous étions à l'article 20. Je crois qu'il y a certains amendements. Le premier est à la ligne 23,

[*Texte*]

C-92. This amendment, I understand, is to be proposed by Mr. Flis.

• 1545

Mr. Flis: Mr. Chairman, I move that Clause 20 of Bill C-92 be amended, (a) by striking out line 18 on page 44 and substituting the following:

(d) for the regulation of the construction, operation and

The Chairman: So it simply adds to that paragraph the words "the regulation of."

Amendment agreed to.

Mr. Flis: Mr. Chairman, the next amendment is similar; it is just a housekeeping amendment. I move that Clause 20 of Bill C-92 be amended, (b) in the English version by striking out line 30 on page 44 and substituting the following:

(f) for the regulation of the transportation, handling or

The Chairman: So, in effect, this amendment does exactly the same as the other one did: it simply adds the words "the regulation of." Mr. Siddon.

Mr. Siddon: Mr. Chairman, I gather it was just a drafting oversight, because the preamble to this section does refer to the making of regulations by the Governor in Council. Is it merely a drafting oversight or is there some other more complex reason for inserting the words "the regulation"?

The Chairman: Mr. Lefebvre.

Mr. Denis Lefebvre (General Counsel, Department of Transport): Yes, it is simply for drafting reasons, both amendments.

The Chairman: Okay, Thank you.

Amendment agreed to.

Mr. Flis: A similar housekeeping amendment. I move that Clause 20 of Bill C-92 be amended, (c) in the English version by striking out line 28 on page 45 and substituting the following:

(o) prescribing the punishment that may be

The Chairman: In other words, it is adding the words "prescribing of."

Amendment agreed to.

The Chairman: I should point out to members that the first two amendments that we passed apply to both the French and the English versions. The third one apparently does not. Right, in the French version it is already included.

Clause 20 as amended agreed to.

On Clause 21.

The Chairman: I have no notice of any amendments to Clause 21.

Clause 21 agreed to.

[*Traduction*]

page 44 du projet de loi C-92. L'amendement sera proposé par M. Flis.

M. Flis: Monsieur le président, je propose que l'article 20 du projet de loi C-92 soit modifié par a) substitution, à la ligne 23, page 44, de ce qui suit:

d) la réglementation de la construction, de l'exploitation et de l'en-

Le président: Il s'agit tout simplement d'ajouter à cet alinéa les mots «la réglementation».

L'amendement est adopté.

M. Flis: Monsieur le président, le second amendement est de même nature; il s'agit d'un amendement d'ordre administratif. Je propose que l'article 20 du projet de loi C-92 soit modifié par b) substitution, à la ligne 30 de la version anglaise, page 44, de ce qui suit:

(f) for the regulation of the transportation, handling or

Le président: Alors, cet amendement fait précisément la même chose que l'amendement précédent: on ajoute à la version anglaise les mots «*the regulation of*». Monsieur Siddon.

M. Siddon: Monsieur le président, il s'agit, j'imagine, d'une erreur de rédaction, car au début de l'article 20, on dit que le gouverneur en conseil peut établir des règlements. Est-ce vraiment une erreur de rédaction, ou y a-t-il une raison plus complexe justifiant l'ajout de ces mots?

Le président: Monsieur Lefebvre.

M. Denis Lefebvre (avocat général, ministère des Transports): En effet, ces deux amendements ne sont présentés que pour uniformiser la rédaction.

Le président: D'accord, merci.

L'amendement est adopté.

M. Flis: Un autre amendement d'ordre administratif. Je propose que l'article 20 du projet de loi C-92 soit modifié par c) substitution, à la ligne 28 de la version anglaise, page 45, de ce qui suit:

(o) prescribing the punishment that may be

Le président: Autrement dit, on ajoute dans la version anglaise les mots «*prescribing of*».

L'amendement est adopté.

Le président: J'aimerais souligner, à l'intention des membres du Comité, que les deux premiers amendements que nous venons d'adopter visent les versions française et anglaise. Le troisième ne vise que la version anglaise, car la version française comporte déjà cette nuance.

L'article 20, tel que modifié, est adopté.

Article 21.

Le président: Je n'ai pas de projet d'amendement à l'article 21.

L'article 21 est adopté.

[Text]

On Clause 22.

The Chairman: I have no notice of any amendments to Clause 22.

Clause 22 agreed to.

On Clause 23.

The Chairman: I have no notice of any amendments to Clause 23.

Clause 23 agreed to.

Mr. Siddon: Mr. Chairman, I have an amendment forthcoming.

The Chairman: That is on Clause 24. Just allow me to call it first so we can discuss it.

On Clause 24.

• 1550

The Chairman: I have notice of several amendments to Clause 24, three to be precise, starting with lines 1 to 5, being proposed by Mr. Cook. Is yours in that same area, Mr. Siddon, or after that?

Mr. Siddon: It actually dealt with the Harbour Commissions Act, but it is actually an amendment to this bill so it is being inserted at Clause 29.

The Chairman: Okay, we will do it when we come to that clause.

Mr. Siddon: It deals with the Harbour Commissions Act, but it does not amend the Harbour Commissions Act.

The Chairman: We will do it when we call Clause 29.

Mr. Cook, please.

Mr. Cook: Mr. Chairman, before I propose my amendment, I wonder if I might ask two or three questions for clarification—

The Chairman: Yes.

Mr. Cook: —because my amendment may not be necessary.

Mr. Sinclair, do you envision any impediments from the minister, the Canada Ports Corporation or Transport Canada in regard to the Port of Vancouver changing its status to that of a harbour commission? Are they prepared to let Vancouver go from under the central umbrella?

The Chairman: Mr. Sinclair.

Mr. Gordon M. Sinclair (Administrator, Canadian Marine Transportation Administration, Department of Transport): Mr. Chairman, I know of no impediment as far as Transport Canada is concerned. The Canada Ports Corporation really does not have force and effect yet. Any considerations of

[Translation]

Article 22.

Le président: Je n'ai pas de projet d'amendement à l'article 22.

L'article 22 est adopté.

Article 23.

Le président: Je n'ai pas de projet d'amendement à l'article 23.

L'article 23 est adopté.

M. Siddon: Monsieur le président, j'aimerais présenter un amendement.

Le président: Votre amendement porte sur l'article 24. Permettez-moi d'abord de le mettre en délibération, pour que nous puissions en discuter.

Article 24.

Le président: J'ai reçu avis de plusieurs amendements à l'article 24, trois amendements, pour être précis; le premier porte sur les lignes 1 à 5 et est proposé par M. Cook. Monsieur Siddon, votre projet d'amendement porte-t-il sur les mêmes lignes, ou vient-il après?

M. Siddon: En réalité, cet amendement porte sur la Loi sur les commissions de port, mais comme c'est un amendement au présent projet de loi, je le présenterai à l'article 29.

Le président: D'accord, nous y reviendrons à l'article 29.

M. Siddon: Mon amendement porte sur la Loi sur les commissions de port, mais ne modifie pas cette loi.

Le président: Nous y viendrons lorsque l'article 29 sera mis en délibération.

Monsieur Cook, vous avez la parole.

M. Cook: Monsieur le président, avant de présenter mon amendement, j'aimerais poser deux ou trois questions, pour avoir des explications...

Le président: Faites.

M. Cook: ... car il se pourrait que l'amendement ne soit pas nécessaire.

Monsieur Sinclair, pensez-vous que le ministre, la Société canadienne des ports, ou le ministère des Transports, puisse empêcher le port de Vancouver de se transformer en commission de port? Ces autorités sont-elles disposées à laisser sortir le port de Vancouver de l'administration centrale?

Le président: Monsieur Sinclair.

M. Gordon M. Sinclair (administrateur, Administration canadienne du transport maritime, ministère des Transports): Monsieur le président, je ne vois pas quel empêchement pourrait poser Transports Canada. Quant à la Société canadienne des ports, elle n'est pas encore créée. Toute étude portant sur

[Texte]

harbour commission status to this point in time have been conducted by the Port of Vancouver themselves.

Mr. Cook: Mr. Sinclair, I would refer you to page 53, those first five lines. Before I propose the amendment, I am still looking for understanding and clarification because you will note at the end of line 2:

... in relation to which a local port corporation is not established under section 6.2 of the *Canada Ports Corporation Act*, or for any ...

The Chairman: Would you say again where you are, Mr. Cook, please.

Mr. Cook: Page 53, beginning with line 2. I can even start from line 1:

... by proclamation, establish a harbour Commission for any harbour in Canada in relation to which a local port corporation is not established under section 6.2 of the *Canada Ports Corporation Act*, ...

That would seem to me to mean that a Canada Ports Corporation port could not be transferred to harbour commission status. I wonder if you could explain that, sir.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, I think I would agree with Mr. Cook that on first reading that is what the words appear to say, but that was not the intent that we had in mind. The intent that we had in mind and which is reflected in the amendment that the government is prepared to propose, which I think should clear up the misunderstanding, is that there should be a free capability to move from one form of port administration to another. But it was the advice of legal counsel that the best way to accomplish that was to first of all dissolve any local port corporation and then create a new harbour commission, that rather than attempting to amend letters patent and all the provisions and by-laws and what not it would be simpler and cleaner to dissolve as a Local Port Corporation and then reincorporate as a harbour commission.

So the words that reflect there were in fact a slightly confusing drafting of the legislation which we are prepared to correct, and I think the proposal the government would put forth would respond to your concerns in that regard.

Mr. Cook: Based on Mr. Sinclair's answer, Mr. Chairman, I will not make my amendment. Basically, it does seem to accomplish the same thing as the government amendment, and the government amendments seem to get passed much more easily than mine do, so I will not even put mine forward.

Some hon. Members: Agreed.

Mr. Siddon: Ah, you are a trusting fellow today, Chuck.

The Chairman: Thank you, Mr. Cook. It is agreed by the committee.

[Traduction]

l'adoption du statut de commission de port qui aurait été faite jusqu'à maintenant l'aurait été par les autorités du port de Vancouver.

M. Cook: Monsieur Sinclair, j'aimerais vous demander de lire les lignes 4 à 7 de la page 53 du projet de loi. Avant de présenter mon amendement, j'essaie encore d'avoir des explications, car vous remarquerez, à la fin de la ligne 4:

... ou à l'égard duquel n'a pas été constituée une société de port locale sous le régime de l'article 6.2 de la Loi sur la Société canadienne des ports, s'il estime ...

Le président: S'il vous plaît, monsieur Cook, pourriez-vous nous répéter à quelle ligne?

M. Cook: Page 53, à la ligne 4. Je peux même commencer à la ligne 1:

... par proclamation, une Commission relative à tout port au Canada pour lequel le Parlement n'a pas par ailleurs établi une Commission, ou à l'égard duquel n'a pas été constituée une société de port locale sous le régime de l'article 6.2 de la Loi sur la Société canadienne des ports ...

Je conclus de cela qu'un port de la Société canadienne des ports ne pourrait pas se transformer pour adopter un statut de commission de port. Pourriez-vous m'expliquer cela?

M. Sinclair: Monsieur le président, je suis plutôt d'accord avec M. Cook; à la première lecture, c'est ce qu'il faut comprendre du libellé; cependant, ce n'était pas le but que nous visions. Nous voulions qu'il soit possible de passer d'un type d'administration portuaire à un autre. Le malentendu devrait se dissiper grâce à l'amendement que le gouvernement se prépare à présenter. Nos conseillers juridiques nous ont dit que pour ce faire, il fallait d'abord dissoudre toutes les sociétés portuaires locales, pour créer ensuite une nouvelle commission de port. Il est plus facile et plus simple de dissoudre les sociétés portuaires locales et de créer des commissions de port que d'essayer de modifier les lettres patentes et tous les règlements.

Donc, le libellé de cet article n'est pas assez clair, mais nous sommes disposés à apporter les corrections nécessaires, et je crois que la proposition que fera le gouvernement apaisera toutes vos craintes à cet égard.

M. Cook: Après avoir entendu la réponse de M. Sinclair, je ne présenterai pas mon amendement, monsieur le président. Essentiellement, cet amendement allait dans le même sens que celui que se prépare à présenter le gouvernement, et il semble que les amendements gouvernementaux sont adoptés beaucoup plus facilement que les miens; alors, je ne présenterai pas le mien.

Des voix: D'accord.

M. Siddon: Vous êtes en confiance, aujourd'hui, monsieur Cook.

Le président: Merci, monsieur Cook. Le Comité a donné son consentement.

[Text]

The next amendment, then, would have to be the government amendment which begins at line 2.

Mr. Flis.

Mr. Flis: Mr. Chairman, this is modifying the words from lines 2 to 8, just simplifying the language, making it more understandable. Therefore, I move that Clause 24 of Bill C-92 be amended by striking out lines 2 to 8 on page 53 and substituting the following:

mission for any harbour of Canada if the Governor in Council is of

That line and a half would replace lines 2 to 8.

• 1555

Then I assume that it would read:

if the Governor in Council is of the opinion that the establishment of a Commission for the harbour will enable the improvement of the administration thereof.

Mr. Cook.

Mr. Cook: Just for greater clarification, because of my suspicious nature, could I have a legal opinion that the word "harbour" is equivalent to and identical with the word "port"?

The Chairman: Mr. Lefebvre.

Mr. D. Lefebvre: I will look to see whether there are some definitions in the bill. There are, from a semantic point of view, some differences of opinion. I do not recall, offhand, whether we have defined the words. In most instances, the words are interchangeable, although there are some different schools of . . .

Mr. Cook: In that case, then, for greater clarity, I wonder if the parliamentary secretary would consider a subamendment:

mission for any harbour or port of Canada if the Governor in Council

—just to clarify the matter absolutely. I would not like to see an occasion arise where "harbour" was defined as something that was not a Canada Ports Corporation port. If we put the word "port" in there, that handles it, does it not?

The Chairman: It would seem to me that that suggestion makes good procedural sense and clarifies the clause. I do not see anybody raising any objections. Therefore, would you like to move that as a subamendment, Mr. Cook?

Mr. Cook: I so move.

The Chairman: Mr. Cook moves as a subamendment—would you write it down for us and give it to the clerk, please?—that the amendment of Mr. Flis be amended by adding, immediately after the word "harbour":

or port of Canada if the Governor in Council is of

Mr. Flis: Mr. Chairman, we welcome that subamendment. I think it will make the government amendment even stronger and clearer.

[Translation]

L'amendement suivant doit être présenté par le gouvernement, et il commence à la ligne 2.

Monsieur Flis.

M. Flis: Monsieur le président, cet amendement porte sur les lignes 2 à 7 et permet de rendre plus clair le libellé de l'article. Par conséquent, je propose que l'article 24 du projet de loi C-92 soit modifié par substitution, aux lignes 2 à 7, page 53, de ce qui suit:

tive à tout port du Canada, s'il estime

Cette ligne remplace les lignes 2 à 7.

Donc, ce paragraphe se lirait comme suit:

. . . une Commission relative à tout port du Canada s'il estime que cette mesure permet une meilleure administration du port.

Monsieur Cook.

M. Cook: Je suis de nature suspicieuse aujourd'hui; alors, l'avocat pourrait-il me confirmer que le mot «port» signifie la même chose que le mot «havre»?

Le président: Monsieur Lefebvre.

M. D. Lefebvre: Je vais voir si ces mots sont définis dans la loi. Sémantiquement, il y a divergence. Je ne me rappelle pas immédiatement si les mots sont définis. Dans la plupart des cas, cependant, ces mots sont interchangeables, bien que certains pensent . . .

M. Cook: Dans ce cas, pour que le projet de loi soit vraiment précis, je me demande si le secrétaire parlementaire serait prêt à accepter un sous-amendement:

tive à tout port ou havre au Canada, s'il estime

. . . ainsi, il n'y aura plus d'équivoque. Je ne voudrais pas qu'un jour, on définisse le mot «havre» à l'exclusion d'un port de la Société canadienne des ports. Alors, si nous mettons les deux mots, le tour est joué, n'est-ce pas?

Le président: Il me semble que votre suggestion est logique du point de vue de la procédure, et qu'elle précise l'article. Personne ne semble s'y objecter. Par conséquent, aimeriez-vous présenter formellement votre amendement, monsieur Cook?

M. Cook: Je le fais.

Le président: Monsieur Cook, pouvez-vous l'écrire et le remettre au greffier, s'il vous plaît? Donc, M. Cook propose qu'on modifie l'amendement de M. Flis en ajoutant, immédiatement après le mot «ports»:

ou havre du Canada, s'il estime

M. Flis: Monsieur le président, nous accueillons favorablement ce sous-amendement. L'amendement gouvernemental n'en sera que plus précis et plus fort.

[*Texte*]

The Chairman: Is the subamendment carried?

An hon. Member: What line is that?

The Chairman: It is deleting lines 2 to 8 and adding the new line, which will shorten the whole thing considerably.

An hon. Member: Where do you put the word "port" in there?

The Chairman: After "harbour".

An hon. Member: After the first mention of harbour, not the second. "Harbour" comes up twice.

The Chairman: The second one has gone, it has been deleted. "Commission for the harbour"? Oh, yes, I see; that is right.

Mr. Cook and Mr. Flis, Mr. Corbin has raised a very good question, because if you read the rest, it is:

is of the opinion that the establishment of a Commission for the harbour will enable the improvement of the administration thereof.

Anyway, in my opinion, we will have to amend that clause again by adding "or port" to make the wording consistent, but we cannot do it in this amendment. We will have to have another amendment proposed. Perhaps, Mr. Lefebvre, you could draft that properly so that we can do it properly.

We can still proceed with the subamendment and the amendment, and then we will have to deal with a subsequent amendment to make the wording proper. Mr. Corbin has a very sharp eye today.

Subamendment agreed to.

Amendment, as amended, agreed to.

• 1600

The Chairman: I can tell you how it should read:

that Clause 24 of Bill C-92 be amended at line 10 of page 53 by adding immediately after the word 'harbour' the words 'or port'.

Mr. Cook: I so move.

Some hon. Members: Agreed.

Mr. Forrestall: It is unanimous.

The Chairman: We still have to have it in writing so the clerk will have the right wording. I will write it for the clerk. Just take a breather for a minute, gentlemen.

Mr. McRae: On a point of order, Mr. Chairman.

The Chairman: One moment, please.

All right, the amendment we have just moved reads, and it has been moved by Mr. Cook that Clause 24 of Bill C-92 be

[*Traduction*]

Le président: Le sous-amendement est-il adopté?

Une voix: A quelle ligne sommes-nous?

Le président: Nous substituons aux lignes 2 à 7 la ligne qu'on vient de lire, ce qui permet de raccourcir considérablement le paragraphe.

Une voix: Où met-on le mot «havre» dans cette ligne?

Le président: Après le mot «port».

Une voix: Après la première mention du mot «port», et non pas la seconde. Le mot «port» figure à deux reprises.

Le président: Il ne figure plus qu'à un seul endroit, car à la deuxième fois, on a biffé cette mention. «Administration du port»? Oui, je vois, vous avez raison.

Monsieur Cook et monsieur Flis, M. Corbin vient de soulever un point intéressant, car si on lit le reste du paragraphe, on voit:

... s'il estime que cette mesure permet une meilleure administration du port.

De toute façon, je crois qu'il nous faudra modifier cet article encore une fois, en ajoutant «ou havre», pour uniformiser le libellé; cependant, nous ne pouvons le faire dans cet amendement et nous devons en proposer un autre. Monsieur Lefebvre, vous pourriez peut-être nous rédiger la motion, pour que nous fassions tout dans les règles.

Nous pouvons quand même voter le sous-amendement et l'amendement ensuite, mais nous devons délibérer d'un autre amendement pour uniformiser le libellé. M. Corbin est très vigilant aujourd'hui.

Le sous-amendement est adopté.

L'amendement, modifié, est adopté.

Le président: Je vais vous dire comment se lit l'amendement:

qu'on modifie l'article 24 du projet de loi C-92, à la ligne 9 de la page 53, en ajoutant immédiatement après le terme «port» les mots «ou du havre».

M. Cook: Je le propose.

Des voix: Adopté.

M. Forrestall: A l'unanimité.

Le président: Il nous en faut quand même le texte écrit, afin que le greffier puisse se reporter à un libellé exact. Je vais donc l'écrire pour le greffier. Vous avez, messieurs, quelques minutes d'entracte.

M. McRae: J'invoque le Règlement, monsieur le président.

Le président: Une seconde, s'il vous plaît.

Très bien, nous avons donc proposé un amendement, c'est celui de M. Cook, qui demande qu'on modifie l'article 24 du

[Text]

amended by striking out line 10 on page 53 and substituting the following:

Commission for the harbour or port will enable

The Clerk of the Committee: There is no quorum. Mr. Campbell is not a member.

The Chairman: Where is our Whip?

Somebody raised a point of order.

Mr. McRae: It is all right, let it go.

The Chairman: Let it go?

Mr. McRae: It has been answered.

The Chairman: Mr. Campbell is not a member of the committee.

An hon. Member: Oh, is that the problem?

The Chairman: That is the problem.

Mr. McRae: While you are waiting, Mr. Chairman—

The Chairman: Mr. McRae.

Mr. McRae: Has the steering committee had any discussions about whether or not this committee will be visiting transportation installations in this country this summer and where?

The Chairman: No, we have not, Mr. McRae. We do not even know if we are going to have a summer or not.

Mr. Campbell: Mr. Chairman, we should do it late fall. Everybody is back from the holiday, sir, and we can talk to everyone and have the proper committee. In the summer everyone is away; we will waste the government's money. I would suggest any time after October would be fine. We should do it; we have done it before.

• 1605

The Chairman: I will ask that this matter be placed on the agenda of the next subcommittee on Agenda and Procedure and dealt with by that committee.

Now we have a quorum. The amendment moved by Mr. Cook, which I have already read, is it carried?

Amendment agreed to.

The Chairman: Now, we have an amendment by Mrs. Mitchell. All right, Mrs. Mitchell.

Mrs. Mitchell: I will withdraw that amendment. That deals really with the same clause and was just a matter of clarification of wording.

The Chairman: Thank you. Mrs. Mitchell has withdrawn the amendment.

Clause 24, as amended, agreed to.

Clauses 25 and 26 agreed to.

On Clause 27

[Translation]

projet de loi C-92 en supprimant la ligne 9 de la page 53 et en y substituant ce qui suit:

administration du port ou du havre.

Le greffier du comité: Il n'y a pas de quorum. M. Campbell n'est pas membre du Comité.

Le président: Où est notre whip?

Quelqu'un a invoqué le Règlement.

M. McRae: Tout va bien, continuez.

Le président: Vous laissez tomber?

M. McRae: La question a déjà obtenu une réponse.

Le président: M. Campbell n'est pas membre du Comité.

Une voix: Cela pose un problème?

Le président: C'est ce qui nous ennuie en ce moment.

M. McRae: Tandis que vous attendez, monsieur le président...

Le président: Monsieur McRae.

M. McRae: Le comité directeur a-t-il envisagé la possibilité, pour le Comité, de visiter des installations de transport, au Canada, dans le courant de l'été, et dans l'affirmative, où?

Le président: Non, cela n'a pas été discuté, monsieur McRae. Nous ne savons même pas si nous allons avoir un été.

M. Campbell: Monsieur le président, nous pourrions remettre cela à la fin de l'automne. Tout le monde sera de retour des vacances, monsieur, et nous pourrions, à ce moment-là, contacter chacun et avoir un comité au complet. En été, personne n'est là, ce sera un gaspillage de fonds publics. Je proposerais une date quelconque après le mois d'octobre. Je pense que ce voyage serait indiqué; ce ne serait d'ailleurs pas le premier.

Le président: Je demanderai que cette question soit mise à l'ordre du jour de la prochaine réunion du Sous-comité du programme et de la procédure et qu'il en soit débattu.

Nous avons maintenant un quorum. L'amendement proposé par M. Cook, que j'ai déjà lu, est-il adopté?

L'amendement est adopté.

Le président: Nous avons maintenant un amendement proposé par M^{me} Mitchell. Madame Mitchell, vous avez la parole.

Mme Mitchell: Je retire mon amendement. Il y est question du même article et ce n'était qu'un point de clarification du libellé.

Le président: Merci, madame Mitchell, vous avez donc retiré votre amendement.

L'article 24, modifié est adopté.

Les articles 25 et 26 sont adoptés.

Article 27.

[Texte]

The Chairman: This is on page 53. Mr. Siddon.

Mr. Siddon: Mr. Chairman, there is a little difficulty with the wording of the amendment. In fact, the page that I have circulated contains three amendments which would require the renumbering of . . .

The Chairman: Just a moment. This is Clause 27.

Mr. Siddon: Yes.

The Chairman: Sorry, Mr. Siddon.

Mr. Siddon: The three amendments that I have circulated would affect Clauses 27, 28 and 29 as written, and require some renumbering.

The first amendment is not really an amendment to Clause 27; it is an addition to Clause 27, except that it really should be entered as a new Clause 28. I would formally put the motion, if you wish, Mr. Chairman—

The Chairman: Yes.

Mr. Siddon: —because it would require an addition after line 35 on page 53.

I hereby move that Part V of Bill C-92 be amended at page 53 by adding as a new part, 28, immediately after line 35 the following: 28. That paragraph 27 of the Fishing and Recreational Harbours Act be amended by adding thereto immediately after subsection (2) the following:

28. The Canada Ports Corporation Act shall not affect the establishment, control or management of any harbour, works or property under the jurisdiction of this Act.

In speaking in support of the proposed amendment, Mr. Chairman . . .

• 1610

The Chairman: Just a moment, Mr. Siddon, please, I just want to make sure . . .

Mr. Siddon: There was a misunderstanding because my staff had labelled as an amendment to Clause 27. I really believe it is a new Clause 28.

The Chairman: A new Clause 28. So you are not amending Clause 27 at all.

Mr. Siddon: Could I ask for a clarification Mr. Chairman? I believe that Clause 27, at the bottom of page 53, is the only part of Part V as presently written—that is, amendments to the Fishing and Recreational Harbours Act—and then we would move on to the present Clause 28—

The Chairman: That is right.

Mr. Siddon: —so at that point I want to add a new clause amending further the Fishing and Recreational Harbours Act, following upon Clause 27.

The Chairman: Okay. Mr. Siddon has moved that there be a new Clause 28 added to Part V, immediately after line 35, and reading as follows:

[Traduction]

Le président: Cela se trouve à la page 53. Monsieur Siddon.

M. Siddon: J'ai ici quelques problèmes en ce qui concerne le texte de l'amendement. En fait, j'ai fait distribuer sur une feuille trois amendements qui demanderaient que l'on numérote à nouveau . . .

Le président: Une seconde. Il s'agit de l'article 27.

M. Siddon: Oui.

Le président: Excusez-moi.

M. Siddon: Les trois amendements que j'ai fait distribuer concerneraient les articles 27, 28 et 29 dans l'état actuel de leur rédaction, et demanderaient un nouveau numérotage.

Le premier amendement n'est pas véritablement un amendement à l'article 27; c'est un supplément à cet article, si ce n'est qu'il devrait être numéroté comme un nouvel article 28. Je vais donc, selon le règlement, proposer une motion, si vous le désirez, monsieur le président . . .

Le président: Je vous en prie.

M. Siddon: . . . étant donné qu'il faudrait ajouter quelques lignes après la ligne 34 de la page 53.

Je propose donc que la Partie V du Bill C-92 soit modifiée à la page 53, en ajoutant une nouvelle disposition, numéro 28, immédiatement après la ligne 34. Que l'article 27 de la Loi sur les ports de pêche et de plaisance soit modifié en ajoutant immédiatement après l'alinéa (2), ce qui suit:

28. La Loi sur la Société canadienne des ports ne concerne pas l'établissement, le contrôle ou la gestion de ports, d'ouvrages ou de biens relevant de la présente loi.

Mes arguments en faveur de cette proposition d'amendement, monsieur le président . . .

Le président: Un instant, monsieur Siddon, s'il vous plaît, je veux m'assurer . . .

M. Siddon: Il y a eu un malentendu parce que mes assistants avaient indiqué qu'il s'agissait d'un amendement à l'article 27. Je crois en réalité qu'il s'agit d'un nouvel article 28.

Le président: Un nouvel article 28. Vous ne proposez donc pas d'amendement à l'article 27.

M. Siddon: Pourrais-je demander une clarification, monsieur le président? Je crois que l'article 27, au bas de la page 53, est le seul article de la partie V telle qu'elle est rédigée actuellement, c'est-à-dire le seul amendement à la Loi sur les ports de pêche et de plaisance, suivi de l'article 28 . . .

Le président: C'est exact.

M. Siddon: . . . je veux donc ajouter à l'article 27 un nouvel article amendant la Loi sur les ports de pêche et de plaisance.

Le président: Très bien. M. Siddon a proposé qu'un nouvel article 28 soit ajouté à la partie V, immédiatement après la ligne 34, et se lisant comme suit:

[Text]

The Canada Ports Corporation Act shall not affect the establishment, control or management of any harbour, works or property under the jurisdiction of this Act.

Mr. Siddon: Yes, that is the correct . . . In fact, it would include the preceding paragraph on the sheet I circulated, Mr. Chairman.

What we are dealing with under Part V are amendments to the Fishing and Recreational Harbours Act which are consequential to the main bill. You may wish to vote on Clause 27 first, Mr. Chairman.

The Chairman: Yes, that is the problem.

Mr. Siddon: I understand that. Just for clarity, and assuming that I have interpreted the printing of the bill correctly, I want to reserve the right to add an additional clause to Part V, which I will call Clause 28.

The Chairman: Let me consult for a moment, please.

Mr. Siddon: For clarification, Mr. Chairman, I should indicate that subsequent clauses, 29 and 30 on that sheet, will be moved as a separate amendment which would also contribute to the renumbering of the subsequent clauses.

The Chairman: Yes, and to be perfectly clear, you are moving the addition of three new clauses to the bill as well as renumbering Clauses 28 and onward.

Mr. Siddon: Renumbering of the existing clauses to accommodate them.

The Chairman: All right, we must carry Clause 27 first and then I will call Clause 28.

Mr. Siddon: Fine.

Clause 27 agreed to.

On Clause 28

Mr. Siddon: Mr. Chairman, the first amendment is included under Part V because it proposes a further amendment to the Fishing and Recreational Harbours Act, and it is contained in the top one-third of the page I have circulated. Unless you wish me to repeat the motion, I would go to the explanation of that amendment.

The Chairman: Does the committee wish to have the motion repeated?

Some hon. Members: Explanation.

Mr. Siddon: Mr. Chairman, if we note the explanatory note on page 53a at the bottom, we note that Clause 27 of the bill as printed provides that the Fishing and Recreational Harbours Act shall be amended to alter a provision of that act which was such that the act would not apply to or affect as stated at the bottom of page 53a:

any harbour, works or property under the jurisdiction of the *National Harbours Board* or of any harbour Commission established under any Act of Parliament;

[Translation]

La Loi sur la Société canadienne des ports ne concernera ni l'établissement, le contrôle ou la gestion de ports, d'ouvrages ou de biens relevant de cette loi.

M. Siddon: Oui, c'est exactement cela . . . En fait, cela inclurait le paragraphe précédent figurant sur la feuille que j'ai distribuée, monsieur le président.

La partie V correspond à des amendements à la Loi sur les ports de pêche et de plaisance découlant du projet de loi principal. Vous voudrez peut-être mettre d'abord aux voix l'article 27, monsieur le président.

Le président: Oui, c'est mon problème.

M. Siddon: Je comprends. Afin de dissiper tout malentendu, et en supposant que mon interprétation de la rédaction du projet de loi soit correcte, je veux me réserver le droit d'ajouter un article supplémentaire à la partie V, que j'appellerais l'article 28.

Le président: Laissez-moi consulter les fonctionnaires un instant, s'il vous plaît.

M. Siddon: J'ajouterais, monsieur le président, que les articles suivants, 29 et 30 sur cette feuille, seront proposés sous forme d'amendements séparés et qu'ils entraîneront également une renumérotation des articles suivants.

Le président: Oui, et pour que les choses soient parfaitement claires, vous proposez l'addition de trois nouveaux articles au projet de loi et en conséquence, le renumérotage des articles à partir de l'article 28.

M. Siddon: Le renumérotage des articles déjà existants.

Le président: Très bien, nous devons mettre d'abord l'article 27 aux voix puis je mettrai en délibération l'article 28.

M. Siddon: Très bien.

L'article 27 est adopté.

Article 28.

M. Siddon: Monsieur le président, le premier amendement est inclus à la partie V car il s'agit d'un amendement supplémentaire de la Loi sur les ports de pêche et de plaisance, et vous le trouverez dans le premier tiers de la feuille que je vous ai distribuée. A moins que vous ne souhaitiez que je répète cette motion, j'aimerais vous donner mes explications.

Le président: Voulez-vous que la motion soit relue?

Des voix: Les explications.

M. Siddon: Monsieur le président, les explications au bas de la page 53a nous indiquent que l'article 27 du projet de loi modifie une disposition de la Loi sur les ports de pêche et de plaisance en vertu de laquelle cette loi ne concernait, comme on le dit au bas de la page 53a:

ni les ports, ouvrages ou biens relevant du Conseil des ports nationaux ou de Commissions de port constituées en vertu d'une loi du Parlement;

[Texte]

In other words, at the time when the Fishing and Recreational Harbours Act was passed, it expressly excluded any harbours which at that time were operating under the National Harbours Act or any Harbour Commissions Act from the provisions of the Fishing and Recreational Harbours Act. The drafters and the parliamentarians, in their wisdom of that day, wanted to ensure that the act they were dealing with, the Fishing and Recreational Harbours Act, clearly did not have any superseding authorities over harbours presently established at that time under the Harbour Commissions Act.

• 1615

Although we have had assurance from officials here that nothing in this bill would supersede the Fishing and Recreational Harbours Act or the Harbours and Piers Act, for that matter, if that be the case, then it would seem wise, and in fact only reasonable, only logical, that a similar exclusion clause be written into the present bill amending the Fishing and Recreational Harbours Act in the way I have amended it: to state, as stated in (3) of my amended Clause 28, that the Canada Ports Corporation Act shall not affect the establishment, control or management of any harbour works or property under the jurisdiction of this proposed act, meaning the Fishing and Recreational Harbours Act.

All I am doing is applying reverse protection, so that in fact the provisions of the Canada Ports Corporation Act would not overbear upon the operating mandate extended under the Fishing and Recreational Harbours Act. If we look back on page 14 of the bill, which was discussed last week—this is Clause 7, proposed Section 9.(1)(a)—we saw that the Governor in Council had the authority at any time on the recommendation of the minister to:

(a) transfer to the Corporation . . .

—meaning the Canada Ports Corporation—

. . . for administration, management and control any harbour, work or property of Canada . . .

Now, Mr. Chairman, the legal counsel explained last week, when we were questioning the application of that clause, that in fact in his opinion there would be no superseding authorities extended by that clause which could affect small craft harbours or the Fishing and Recreational Harbours Act. All I want to see is that that be formalized in this bill, if that be the case, because at a time in the past, in its wisdom, the government chose to apply a reverse protection for the National Harbours Board, and it is presently amended under Clause 27 to protect ports operated under the Canada Ports Corporation Act we are presently dealing with. So if in this bill we want to protect the proposed Canada Ports Corporation from expropriation by the Fishing and Recreational Harbours Act, then we should provide the reverse protection. That is all I am asking for.

I might say, Mr. Chairman, we have been in touch with the Small Craft Harbours Directorate of the Department of Fisheries and Oceans, and on our first contact the deputy director

[Traduction]

En d'autres termes, lorsque la Loi sur les ports de pêche et de plaisance a été adoptée, elle excluait expressément tous les ports qui, à cette époque, relevaient du Conseil des ports nationaux ou de la Loi sur les commissions de port. Les rédacteurs et les parlementaires, dans leur sagesse de l'époque, voulaient s'assurer que cette loi, la Loi sur les ports de pêche et de plaisance, n'ait en aucune manière des pouvoirs quelconques sur les ports constitués en vertu de la Loi sur les commissions de port.

Bien que les fonctionnaires nous aient assurés qu'aucune disposition de ce projet de loi ne supplanterait celle de la Loi sur les ports de pêche et de plaisance ou celle de la Loi sur les ports et jetées de l'État, d'ailleurs, il me semble alors sage, et en fait tout à fait raisonnable, tout à fait logique, d'inclure un article d'exclusion similaire dans le présent projet de loi amendement la Loi sur les ports de pêche et de plaisance de la manière que j'ai indiquée: indiquer, comme je l'indique dans le (3) de ma proposition d'article 28, que la Loi sur la Société canadienne des ports ne concernera ni l'établissement, le contrôle ou la gestion de ports, d'ouvrages ou de biens relevant de cette proposition de loi, c'est-à-dire de la Loi sur les ports de pêche et de plaisance.

Je prends simplement cette protection réciproque afin que les dispositions de la Loi sur la Société canadienne des ports ne prennent pas le pas sur le mandat étendu de la Loi sur les ports de pêche et de plaisance. L'article 7, c'est-à-dire la proposition d'article 9.(1)a) dont nous avons discuté la semaine dernière et qui se trouve à la page 14 du projet de loi, stipule que le Gouverneur en conseil peut, par décret, sur recommandation du ministre,;

a) transférer . . . à la Société . . .

—c'est-à-dire la Société canadienne des ports—

tout port, ouvrage et bien du Canada . . . pour qu'elle les administre, gère et régit . . .

Monsieur le président, le conseiller juridique, lorsque nous lui avons posé des questions la semaine dernière sur l'application de cet article, nous a expliqué qu'à son avis cet article ne supplanterait pas les dispositions de la Loi sur les ports pour petites embarcations ou de la Loi sur les ports de pêche et de plaisance. Je veux tout simplement que cela soit formalisé dans ce projet de loi car, à un moment donné, dans le passé, le gouvernement, dans sa sagesse, a décidé de protéger réciproquement le Conseil des ports nationaux, et il amende maintenant l'article 27 pour protéger les ports relevant de la Loi sur la Société canadienne des ports. Donc, si dans ce projet de loi nous voulons protéger la Société canadienne des ports de toute possibilité d'expropriation par la Loi sur les ports de pêche et de plaisance, cette protection devrait être réciproque. C'est tout ce que je demande.

Je pourrais ajouter, monsieur le président, que nous avons contacté la Direction des ports pour petites embarcations du ministère des Pêches et des Océans, et que lors de notre

[Text]

general was not apparently aware of Bill C-92 or the amendments affecting the Fishing and Recreational Harbours Act. On subsequent rechecking, we spoke with a Mr. Bob Hosler in Small Craft Harbours, who said they had given consideration to that clause but they were not aware that the drafters of this bill had essentially ruled out any overriding imposition by the Fishing and Recreational Harbours Act. On being acquainted with that, they had to ask the question why, if that was the case, the reverse protection was not applied to the Fishing and Recreational Harbours Act.

So all I am asking, Mr. Chairman, is if we want to make it clear that ports and harbours financed and operated under the Fishing and Recreational Harbours Act are completely immune from acquisition by the proposed Canada Ports Corporation, we should incorporate that in the bill, because the reverse protection is granted to the proposed Canada Ports Corporation under the preceding clause. That is my argument, Mr. Chairman, and I hope that members and the officials will now understand what I am trying to accomplish. I see this as reciprocity, and it is important that the bill be balanced in protecting harbours operating under either piece of legislation.

The Chairman: Thank you, Mr. Siddon.

Mr. Forrestall, then Mr. Flis.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, I think Mr. Siddon has made quite clear in his explanation the concern that I have about it. I would simply close with the fact that in a number of our national harbours we have fishing villages, marinas, private and quasi-public or semi-public yacht clubs, public anchorages for recreational purposes, and so on. But rather than belabour the point Mr. Siddon has already made, not anticipating an explanation, I would simply urge support of the point supported by this amendment.

The Chairman: Mr. Flis.

• 1620

Mr. Flis: Yes, Mr. Chairman, Clause 27 includes Local Port Corporations in the list of harbours excluded from the Fishing and Recreational Harbours Act. I wonder whether the committee could have a legal opinion; if we do accept this amendment, will it nullify Clause 27?

The Chairman: Can we have that legal opinion?

Mr. D. Lefebvre: Just a second, Mr. Chairman, I would like to verify the whole text of the section being amended.

The Chairman: Yes.

Mr. D. Lefebvre: Mr. Chairman, I do not see any problem. Clause 27, as it now reads, states that the Fishing and Recreational Harbours Act does not apply to the Canada Ports Corporation Act; the amendment is the reverse of that: the Canada Ports Corporation Act does not apply to the other act. They would be not affecting one another.

[Translation]

premier contact, le sous-directeur général ne semblait apparemment pas être au courant du bill C-92 ou des amendements touchant la Loi sur les ports de pêche et de plaisance. Après révérification, nous avons parlé avec un certain M. Bob Hosler des ports pour petites embarcations, qui nous a dit qu'ils avaient étudié cet article, mais qu'ils ne savaient pas que les rédacteurs de ce projet de loi avaient pratiquement prévenu toute intervention de la Loi sur les ports de pêche et de plaisance. L'apprenant, il leur fallait se demander pourquoi, si tel était le cas, cette même protection n'était pas accordée à la Loi sur les ports de pêche et de plaisance.

Donc, monsieur le président, si nous voulons établir clairement que les ports financés par la Loi sur les ports de pêche et de plaisance et relevant de cette dernière ne peuvent en aucune manière être achetés par la Société canadienne des ports, nous devrions l'inclure dans ce projet de loi, car cette même protection est accordée à la Société canadienne des ports dans l'article précédent. Monsieur le président, j'espère qu'avec ces explications, les députés et les fonctionnaires comprennent maintenant mon intention. Je considère cela comme une clause de réciprocité, et il est important que cette protection soit accordée également aux ports relevant de l'une ou de l'autre des mesures législatives.

Le président: Merci, monsieur Siddon.

Monsieur Forrestall suivi de M. Flis.

M. Forrestall: Monsieur le président, M. Siddon a parfaitement exposé un sentiment que je partage. J'ajouterais simplement que dans un certain nombre de nos ports nationaux, il y a des villages de pêche, des marinas, des clubs de plaisance privés, semi-publics ou semi-privés, des installations d'amarrage de plaisance, etc. Plutôt que de répéter et d'appuyer ce que M. Siddon vient déjà de dire, je vous presserai simplement d'apporter votre appui à cet amendement.

Le président: Monsieur Flis.

M. Flis: L'article 27 inclut les sociétés de port locales dans la liste des ports exclus des dispositions de la Loi sur les ports de pêche et de plaisance. Je voudrais avoir un avis juridique à ce sujet. Si cet amendement était adopté, est-ce que cela rendrait à annuler l'article 27?

Le président: Qu'en pense le conseiller juridique?

M. D. Lefebvre: Un instant, monsieur le président, je voudrais vérifier le texte de cet article.

Le président: Allez-y.

M. D. Lefebvre: A mon avis, il n'y a aucun problème. Dans sa forme actuelle, l'article 27 stipule que les dispositions de la Loi sur les ports de pêche et de plaisance ne s'appliquent pas à la Loi sur la Société canadienne des ports. L'amendement par contre prévoit que les dispositions de la Loi sur la Société canadienne des ports ne s'applique pas à celles sur les ports de pêche et de plaisance. Ces deux lois sont tout à fait distinctes.

[Texte]

The Chairman: As I read it, I agree that there is no conflict between the two.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, then again perhaps I should have burdened the committee with my concern. Can you go a little bit further then and explain to me how the interest of fishing villages with insignificant ports in Canada are going to know that they, in fact, are protected? I have at Eastern Passage, partly within the headline of Halifax harbour, a very significant fishing community. Their interests are primarily protected by the provisions of the Small Craft Harbours Act—rightly or wrongly, I am not debating that. How will they know that Big Brother port corporation is not going to push them a little further out to sea or do something with them that is not in their best interests? How will they know in fact that they are protected if somebody decided to put a doubt in their ear or pass a doubt about their capacity to remain in quiet enjoyment of something they have enjoyed for 200 years?

The Chairman: Mr. Sinclair.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, I am not sure that I fully understand Mr. Forrestall's point. If the fishing is the question, if you move the headline or the harbour limits out to include an existing fishing harbour that would be at present under the Small Craft Harbours Act; what would be the effect of that? I would have to ask for a moment to consult with legal counsel.

Mr. Forrestall: The point being, Mr. Chairman, of course that the turning circle for the approaches to auto-port, Texaco, indeed anchorage approaches to Irving Oil, to Imperial Oil, to what is rapidly developing into the ocean industrial park centre, are all in the general vicinity. It may well be that the headlines of the harbour at some point in time, in some authority's judgment may require extending and it places them in some jeopardy. So I can see no reason other than to support the simple protection that is being suggested in this amendment.

• 1625

The Chairman: Mr. Sinclair.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, the advice I am getting is that if this amendment was passed, then it would effectively prevent the adjusting of the harbour limits of any Canada Ports Corporation port. The Governor in Council could not approve the extension of the harbour limits, because that in fact would be changing the Fishing and Recreational Harbours Act per se. So therefore if this amendment was passed, then no Canada Ports Corporation port could extend its limits to include what is presently a harbour under the Fishing and Recreational Harbours Act.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, we have a bit of an impasse. How do you propose then that the rights and entitlements and quiet enjoyment of the fishermen are to be protected? Perhaps that is a political question I should direct to the parliamentary secretary, Mr. Chairman, because I can damn well fight out of port, but I am not going to take on Stan Purdy and 25 or 30 of his colleagues at Eastern Passage. I have not for 27 years, and

[Traduction]

Le président: Oui, à mon avis, il n'y a aucune contradiction.

M. Forrestall: Dans ces conditions, comment les habitants de petits villages de pêche sauront-ils qu'ils seront protégés? Je représente une importante collectivité de pêcheurs à *Eastern Passage* qui relève en partie du port de Vancouver. Ils sont à tort ou à raison protégés par les dispositions de la Loi sur les ports pour petites embarcations. Comment peuvent-ils être sûrs que la Société canadienne des ports ne prendra pas des mesures contraires à leurs intérêts? Comment peuvent-ils être sûrs de pouvoir jouir des droits qui sont les leurs depuis 200 ans?

Le président: Monsieur Sinclair.

M. Sinclair: Je ne vois pas très bien où M. Forrestall veut en venir. Si les limites d'un port sont déplacées jusqu'à un port de pêche existant, cela relèvera actuellement de la Loi sur les ports pour petites embarcations. Quant aux répercussions, je devrais poser la question à notre conseiller juridique.

M. Forrestall: La chose, c'est que l'accès aux installations portuaires de Texaco, d'Irving Oil et de Imperial Oil dans ce qui est en train de devenir un gros centre industriel se trouve justement dans cette région. Quelqu'un pourrait fort bien décider un jour que les limites du port doivent être déplacées, ce qui constituerait un danger pour ces pêcheurs. C'est pourquoi je trouve qu'il faut appuyer le présent amendement.

Le président: Monsieur Sinclair.

M. Sinclair: Il paraît que si cet amendement était adopté, cela rendrait impossible le déplacement des limites de tous les ports relevant de la Société canadienne des ports. Le gouverneur en conseil ne pourrait pas approuver l'extension des limites de tel ou tel port, car cela reviendrait à modifier les dispositions de la Loi sur les ports de pêche et de plaisance. Donc, si cet amendement était adopté, aucun port relevant de la Société canadienne des ports ne pourrait englober de ports relevant actuellement de la Loi sur les ports de pêche et de plaisance.

M. Forrestall: Dans ces conditions, comment suggérez-vous de protéger les droits de ces pêcheurs? Comme il s'agit d'une question politique, je devrais sans doute la poser au secrétaire parlementaire car je n'ai nullement l'intention d'indisposer Stan Purdy et une trentaine de ses collègues pas plus que je ne l'ai fait pendant les vingt-sept années écoulées. Il s'agit donc

[Text]

I am not going to start now. Our port is a simple thing to deal with. That is just big business— Canadian National and the province and people like that are entitled to quiet enjoyment. They have had it for a couple of hundred years. How do we protect them against some not fully thought out and considered desire to expand the harbour limits?

The Chairman: Mr. Flis.

Mr. Flis: We provide that protection through representation on the Local Port Corporations. Surely the interest of the fishermen and the fishing industry would certainly be top priority before any decision is made.

The Chairman: Mr. Sinclair.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, if I have interpreted Mr. Forrestall's question to Mr. Flis correctly, then I have not adequately conveyed my answer to Mr. Forrestall. What I attempted to say was that if this amendment passes, then a Canada Ports Corporation port cannot extend its harbour limits to take in an already existing fishing and recreational harbour. So therefore I think that would give Mr. Forrestall the protection he is looking for, if I have understood him correctly.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, I did misunderstand the administrator. I thought he was saying—

The Chairman: So did I.

Mr. Forrestall: I thought he was saying just the—

Mr. Siddon: Mr. Chairman, I have a question for clarification to the administrator.

The Chairman: Just as soon as Mr. Forrestall finishes.

Mr. Forrestall: Well, Mr. Chairman, I am now then back to my original quandary. How do we protect the fishermen? The port is protected. The port, as this now stands, can expand the headlines, or can change the definition of Halifax harbour. It can change it to significantly affect a vital market— if you will, a fishing community—in Halifax harbour. How do we protect those people? Do we have to rely on goodwill?

Mind you, I am prepared to. There has been no great difficulty, notwithstanding the navy and commercial exploitation in the use of that harbour at all. But on the other hand, the question, once raised, I think has to be answered somehow. Perhaps, Mr. Chairman, the administrator could respond to this. If you were in fact to put a reciprocal protection in, what difference really is it in the final analysis whether the fishermen's co-operation is sought as opposed to the fishermen's having to seek the co-operation of the port authority? In principle, the law does not seem to make that much difference to me. Why do we not put it in both ways or find some other way of in fact extending the type of protection or level of protection that is needed? In this case, I am sure it is nothing more than assurance that their facility and structure and free use of will not be encumbered by an over-zealous port authority, at some point in the future, deciding that that water off the end of the jetty is not better served by an occasional large vessel going in there to turn or that they are not told . . . How

[Translation]

de protéger ces gens contre une décision non fondée d'étendre les limites d'un port.

Le président: Monsieur Flis.

M. Flis: Ils sont protégés par l'intermédiaire de leurs représentants aux sociétés locales de ports. Or ces sociétés locales veilleraient en priorité à protéger les intérêts des pêcheurs et de l'industrie de la pêche.

Le président: Monsieur Sinclair.

M. Sinclair: Je voudrais ajouter quelque chose à ce que j'ai déjà dit à M. Forrestall à ce sujet. Si cet amendement était adopté, les ports relevant de la Société canadienne des ports n'auraient pas le droit d'englober les ports de pêche ou de plaisance existants. M. Forrestall devrait ainsi avoir tous ses apaisements.

M. Forrestall: Je vous avais mal compris. Je croyais que . . .

Le président: Moi aussi.

M. Forrestall: Il me semblait que . . .

M. Siddon: Je voudrais demander une précision, à l'administrateur.

Le président: Vous pourrez le faire aussitôt que M. Forrestall aura terminé.

M. Forrestall: Même si les ports sont protégés, comment les pêcheurs le seront-ils? Il serait possible actuellement de modifier les limites du port d'Halifax, ce qui aurait des répercussions sérieuses pour les pêcheurs de la région. Est-ce qu'il faudrait compter uniquement sur la bonne volonté des autorités pour protéger les pêcheurs?

Jusqu'à présent, cela n'a pas posé de problème, bien que le port d'Halifax ait été utilisé par la marine et les navires marchands. Néanmoins, j'aimerais bien que l'administrateur donne plus de détails à ce sujet. Même si on prévoyait une disposition de protection réciproque, qu'est-ce que cela changerait, que l'on cherche la coopération des pêcheurs ou que les pêcheurs cherchent la coopération des autorités portuaires? En principe, la loi ne semble pas faire tant de différence. Pourquoi n'insérons-nous pas une disposition de protection réciproque ou ne trouvons-nous pas une autre façon d'étendre effectivement le type de protection ou le niveau de protection dont on a besoin? Ici, je suis certain qu'on ne demande pas plus qu'une garantie de libre accès aux installations et aux structures, et que les autorités portuaires, peut-être par excès de zèle, ne décideront pas, à un certain moment donné, de permettre à certains gros navires d'aller tourner là . . . Comment protéger les pêcheurs du port d'Halifax contre des directives sur la façon d'exercer leur gagne-pain?

[Texte]

do you protect fishermen in Halifax harbour from being directed as to the manner in which they will pursue their livelihood?

• 1630

We have a continuing, running battle with the Department of National Defence, notwithstanding formal agreements between the Department of National Defence and fishermen, that ships of the Canadian navy will stay out of certain traditional fishing areas and that fishermen will stay out of the gun target towing range areas... without getting into a description of it.

Just recently half of the fishermen in the Eastern Passage lost their capacity to avail themselves of the late spring, early summer run of herring because the navy went in and chewed up all of their nets. The admiral responded very quickly as did the Adjutant General, and the claims have been submitted and the matter has been tidied up. But the fact of the matter is the damage was done and the catch has been lost. There has to be some awareness and some understanding, and surely Halifax is not the only significant port in Canada that has a fishing village, or fishing stand—fishing wharves located somewhere near the approaches or otherwise. Some more explanation other than protection one way would seem to me to be warranted here. How do they protect themselves? I am sorry, I suppose all I am saying, Mr. Chairman, is that the administrator's explanation and the parliamentary secretary's explanation are not sufficient. As Mr. Siddon says, it is all one way.

The Chairman: Mr. Sinclair.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, as Mr. Forrestall knows, there are many harbours in Canada in which fishermen have a base of operation within the harbour—

Mr. Forrestall: Most them, I would think.

Mr. Sinclair: Many arrangements are worked out under the harbour master's regulations and whatnot for the conduct of traffic in the port and the protection of those operating within the port limits that need protection; and there would be no change in that process that is already well established in many of the ports in Canada.

I interpreted Mr. Forrestall's earlier question to relate to a fishing harbour that might be outside the present harbour limits—

An hon. Member: Which is the case in Halifax.

Mr. Sinclair: —of a port such as Halifax and at the present time it is possible, with the approval of the minister and a submission to the Governor in Council, to change the harbour limits of a Canada Ports Corporation Port to expand the area covered by the port. What I indicated earlier is that the effect of Mr. Siddon's proposed amendment would be, in fact, to deny that particular power because the Governor in Council could then not alter a piece of legislation; namely, what would be in the Fishing and Recreational Harbours Act. It would

[Traduction]

Malgré des accords officiels entre le ministère de la Défense nationale et les pêcheurs, selon lesquels les navires de la marine canadienne doivent rester à l'écart de certaines régions traditionnelles de pêche, alors que les pêcheurs doivent se tenir à l'écart de secteurs de manoeuvres de la Défense nationale, il existe quand même un conflit permanent entre ces deux parties.

Tout récemment, la moitié des pêcheurs du passage de l'Est n'ont pas pu faire la pêche du hareng à la fin du printemps et au début de l'été parce que la marine avait déchiqueté tous les filets. L'amiral a réagi très promptement, tout comme l'adjudant général; les réclamations ont été faites et tout a été réglé. Mais il n'en reste pas moins que des dommages ont été causés et que des prises de hareng ont été perdues. Il faut une certaine sensibilisation et une certaine compréhension, et Halifax n'est certainement pas le seul port au Canada voisin d'un village de pêche, ou d'un port de pêche, avec des quais de pêcheurs situés près des approches ou ailleurs. Il me semble qu'il faudrait plus d'explications outre cette question de protection. Comment les pêcheurs se protègent-ils? Je m'excuse, je suppose que tout ce que je dis, monsieur le président, c'est que l'explication de l'administrateur et celle du secrétaire parlementaire ne me satisfont pas. Comme M. Siddon l'a dit, tout va dans un seul sens.

Le président: Monsieur Sinclair.

M. Sinclair: Monsieur le président, comme M. Forrestall le sait, il existe de nombreux havres au Canada qui servent de base d'opération pour les pêcheurs...

M. Forrestall: Je dirais que c'est le cas pour la plupart d'entre eux.

M. Sinclair: De nombreux arrangements sont établis en vertu du règlement de l'administration portuaire et ainsi de suite en ce qui concerne la circulation dans le port et la protection de ceux qui exploitent leur entreprise à l'intérieur des limites du port; et ce processus qui est déjà bien établi dans de nombreux ports au Canada ne subirait aucun changement.

Je pensais que la question précédente de M. Forrestall portait sur un havre de pêche situé à l'extérieur des limites actuelles du port...

Une voix: Ce qui est le cas à Halifax.

M. Sinclair: ... à l'extérieur des limites d'un port comme celui de Halifax et, à l'heure actuelle, il est possible, avec l'approbation du ministre et suite à une demande au gouverneur en conseil, de changer les limites d'un port de la Société canadienne des ports de manière à étendre le territoire du port. Ce que j'ai dit précédemment, c'est que l'amendement proposé par M. Siddon aurait pour effet de rejeter ce pouvoir particulier parce que le gouverneur en conseil ne pourrait plus à ce moment-là modifier une disposition de la loi notamment de la

[Text]

then effectively preclude the expansion of the harbour limits of a Canada Ports Corporation port where that expansion would then include a fishing harbour.

• 1635

Mr. Siddon: I have a question on Mr. Sinclair's clarification. I think Mr. Sinclair is trying to tell us, without advising the committee directly, that if it were the committee's wisdom that this kind of protection be provided to fishermen and fishing harbours operated by Small Craft Harbours Branch then this amendment would accomplish that. He probably has a vested interest in having it the other way, and I would understand that. But I think he is generously suggesting to committee that if we are concerned about providing reciprocal protection so that the Canada Ports Corporation could not extend its headline and expropriate harbours presently operating under the authority of the Fishing and Recreational Harbours Act, this would properly accomplish that. I think that is what he is saying. Could he clarify that?

The Chairman: Do you agree with Mr. Siddon, Mr. Sinclair?

Mr. Sinclair: I would not disagree with anything Mr. Siddon said.

The Chairman: That may come back to haunt you, Mr. Sinclair.

Mr. Cook: Is that past tense as well, Mr. Sinclair?

Mr. Sinclair: No, sir.

The Chairman: Mr. Forrestall has another question. Mr. Cook has a question.

Mr. Cook: I have just a quick comment on the matter. I can understand, Mr. Sinclair, your concern. Would the subamendment not effect that? In other words, something whereby "unless there is full concurrence with the local fishing community", wording in some way of that nature, so that the local fishing community has some bargaining power when a port corporation decides to take over a little fishing village there has to be some agreement between the two before they can do it. The way it stands now, if they want to expand the harbour limits, that is it and the fishing community is suddenly faced with dealing with the Local Port Corporation or the Canada Ports Corporation in terms of their regulations and everything else. If they are going to take them over, I think they should at least have some right to do their bargaining in advance and before they expand those harbour limits in a situation, as I think Mr. Forrestall quite rightly puts out, where these fishing villages are now outside the limits of the Port of Halifax. But if I know the geography down there well enough, close enough, I could easily see them expanding the limits there without any discussion or anything else with that fishing community.

[Translation]

Loi sur les ports de pêche et plaisance. Cela empêcherait en fait l'expansion des limites du havre d'un port de la Société canadienne des ports lorsque cette expansion permettrait d'inclure un port de pêche.

M. Siddon: J'ai une question au sujet de l'éclaircissement donné par M. Sinclair. Je pense que M. Sinclair essaie de nous dire, sans directement conseiller le comité, que si ce dernier estime qu'il faut assurer une protection aux pêcheurs et aux ports de pêche exploités par la Direction des ports pour petits bateaux, l'amendement proposé serait tout désigné à cette fin. Il a probablement intérêt à ce que la situation soit autrement, et je comprends cela. Mais je pense qu'il nous laisse généreusement entendre que, si l'on veut des dispositions de protection réciproque, de manière que la Société canadienne des ports ne puisse étendre ses limites et exproprier des ports qui fonctionnent actuellement en vertu de la Loi sur les ports de pêche et de plaisance, l'amendement proposé aurait exactement l'effet souhaité. Je pense que c'est ce qu'il nous dit. Pourrait-il être plus précis?

Le président: Êtes-vous d'accord avec M. Siddon, monsieur Sinclair?

M. Sinclair: Je ne saurais être en désaccord avec rien de ce que M. Siddon a dit.

Le président: Vous allez peut-être le regretter, monsieur Sinclair.

M. Cook: Est-ce que cela va pour le passé également, monsieur Sinclair?

M. Sinclair: Non monsieur.

Le président: M. Forrestall a une autre question. M. Cook en a une aussi.

M. Cook: Je voudrais simplement faire un bref commentaire sur la question. Je comprends votre position, monsieur Sinclair. Le sous-amendement n'aurait-il pas le même effet? En d'autres termes, si nous avions quelque chose comme «à moins que la collectivité locale de pêche soit entièrement d'accord», de sorte que la collectivité locale des pêcheurs ait un certain pouvoir de négociation lorsqu'une société de port décide de prendre en main un petit village de pêche, il faudrait qu'il y ait au préalable une certaine entente à cet effet. Actuellement, si une société de port désire étendre ses limites, on n'a rien à dire, et la collectivité des pêcheurs se voit soudainement prise à faire affaire avec la société de port locale ou la Société canadienne des ports et à devoir respecter leurs règlements et tout le reste. Si la société doit prendre en main un village, je pense que ce dernier doit au moins avoir le droit de négocier à l'avance, avant que les limites du port ne soient étendues, comme M. Forrestall a eu bien raison de le dire, je le pense, lorsque ces villages de pêche sont maintenant situés en dehors des limites du port de Halifax. Mais si je me rappelle bien la géographie de ce coin-là, je peux m'imaginer que la société pourrait étendre ses limites sans discussion ou sans entente avec la collectivité de pêche.

[Texte]

Mr. Forrestall: Could you expand and yet exclude?

The Chairman: That would depend on the geography, would it not, Mr. Sinclair?

Mr. Forrestall: My concern is not with the intent of those who would have to accept some responsibility for ironing out such a problem, should it ever occur. My concern is that we may not have the present marine administrator forever and a day, and I am not all that sure I know who would take his place and whether I could trust him or not.

So could a port authority in fact expand a harbour, excluding areas specifically designated and historically used, other than by expropriation, areas such as recreation, yacht clubs, fishing villages, et cetera? You cannot put Dome out in the Atlantic Ocean; you are going to have to put it in Halifax harbour and you are going to have to extend the boundaries of Halifax harbour, and that would then include the present fishing village, and it poses not a hypothetical threat but poses a real question. Could you not do it by way of exclusion?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, I suppose an exclusion is a theoretical possibility. However, I am at a loss to answer how you would define the area to be excluded.

Mr. Forrestall: Yes, me too. I did not say it was easy. I just asked if it could be done.

Mr. Sinclair: I would imagine that the fishermen would then have to enter the harbour limits in order to get to their fishing harbour. Presumably you would have some area of exclusion, but it could also involve the fishermen having to go through the harbour within the harbour limits and, therefore, being subject to the regulations.

• 1640

Mr. Forrestall: They have traffic control and harbour control.

Mr. Sinclair: Mr. Siddon has described my interest as vested, and he is quite correct. I have, I guess, a concern that if there were a legitimate desire to increase the harbour limits of a major port, such as even the Port of Vancouver, the effect of his amendment would be the prohibition of that exclusion, if it involved a fishing harbour. That, I think, is a far-ranging step; in fact, you will have limited the possibilities of the Port of Vancouver, or the Port of Halifax, from expanding in any areas where there might be one or more fishing harbours.

An hon. Member: Question.

Mr. Siddon: Mr. Chairman, I have another question.

The Chairman: Mr. Siddon.

Mr. Siddon: Mr. Chairman, I understand the thinking of the administrator, but I still have to puzzle out why the reverse protection was provided for the Canada Ports Corporation, when we were assured last week by Mr. Sinclair that nothing

[Traduction]

M. Forrestall: Pourriez-vous étendre vos limites et en même temps exclure . . . ?

Le président: Cela dépendrait de la géographie, n'est-ce pas, monsieur Sinclair?

M. Forrestall: Ce n'est pas l'intention de ceux qui accepteraient d'aplanir un tel problème qui me préoccupe, c'est le fait que l'actuel administrateur de transport maritime ne sera pas toujours là, et un jour, il devra être remplacé par quelqu'un à qui je ne sais si je pourrai faire confiance.

Alors, une administration portuaire pourrait-elle en fait étendre les limites d'un port, exclure des secteurs spécifiquement désignés et à vocation historique, autrement que par expropriation, je parle de secteurs de plaisance, les ports de plaisance, les villages de pêcheurs, etc? Vous ne pouvez pas installer Dome dans l'océan Atlantique, vous allez devoir lui trouver une place dans le port de Halifax et vous allez devoir pour cela en étendre les limites, et cette expansion englobera l'actuel village de pêche; cela n'est pas une menace hypothétique, mais un véritable problème. Ne pourrait-on pas procéder par voie d'exclusion?

M. Sinclair: Monsieur le président, je pense que ce pourrait être une possibilité en théorie. Cependant, je ne sais pas comment vous définiriez le secteur visé par l'exclusion.

M. Forrestall: Moi non plus. Je n'ai pas dit que ce serait facile. J'ai simplement demandé si cela était possible.

M. Sinclair: Les pêcheurs seraient alors obligés d'entrer à l'intérieur des limites du port pour se rendre à leur havre de pêche. On peut présumer qu'il y aurait un certain secteur exclu, mais cela n'empêcherait pas que les pêcheurs sont forcés de pénétrer dans le port et, par conséquent, les règlements s'appliqueraient.

M. Forrestall: Il y a cependant des contrôleurs du trafic portuaire.

M. Sinclair: M. Siddon a dit que j'avais un intérêt acquis, et il a raison. Je crains que si l'on avait de bonnes raisons de vouloir élargir les limites d'un grand port, comme par exemple le port de Vancouver, l'amendement qu'il propose l'interdirait à cause de la zone d'exclusion, en admettant qu'il s'agisse d'un port de pêche. Cela aurait donc de vastes répercussions. Ce serait donc contraignant pour des ports comme Vancouver et Halifax qui ne pourraient pas être agrandis en empiétant sur des ports de pêche.

Une voix: Le vote.

M. Siddon: Monsieur le président, je voudrais poser une autre question.

Le président: Monsieur Siddon.

M. Siddon: Monsieur le président, je comprends bien le raisonnement de l'administrateur, mais je ne m'explique pas pourquoi à l'inverse, on a donné cette protection à la Société canadienne des ports, quand encore la semaine dernière, M.

[Text]

in this bill would impinge or bear upon harbours managed under the Fishing and Recreational Harbours Act. Mr. Chairman, I believe harbours operated by the Small Craft Harbours Directorate are operated within clearly defined boundaries that are registered and they have land title, or water law title, to those boundaries. I do not know exactly where they register the headlines that are delineated, but it is my understanding that the Small Craft Harbours Directorate does have title to certain pieces of foreshore property and we were assured by Mr. Sinclair last week that this bill would not, in any way, threaten the autonomy of those harbours. I think we all know about the ire that fishermen can muster. I know that the solicitors for the Small Craft Harbours Directorate are now re-examining this question; they are quite concerned about it.

I guess I am asking you, Mr. Sinclair, why it is that protection has been provided for the Canada Ports Corporation by amending the legislation known as the Fishing and Recreational Harbours Act to say that nothing in that act applies to or affects any harbour works or property under the jurisdiction of the Canada Ports Corporation, yet they have not elected to extend the reverse consideration in amending that bill.

I hope Mr. Sinclair will clarify this, but if he is not able to answer, I think it is very important that legal counsel from the Small Craft Harbours Directorate of the Department of Fisheries and Oceans be brought before this committee to give their opinion. I do not want to contend with angry fishermen, and we have some harbours on the west coast that are also abutting the boundaries of ports like the Port of Prince Rupert. I think we should clarify this issue right now. It has very important political consequences.

The Chairman: Mr. Sinclair.

An hon. Member: The question, and we will take the responsibility.

Mr. Siddon: No, that is not good enough.

The Chairman: Order, please. Mr. Sinclair.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, the amendment that is here, at Clause 27, does not have any effective change on the Fishing and Recreational Harbours Act. All it does is change the reference to the National Harbours Board to the Canada Ports Corporation and the Canada Ports Corporation Act. There is no amendment to the Fishing and Recreational Harbours Act; it is just updating that act by eliminating the words "National Harbours Board" and "National Harbours Board Act" and substituting "Canada Ports Corporation" and "the Canada Ports Corporation Act". So there is no amendment.

An hon. Member: Question.

The Chairman: Please, let Mr. Sinclair finish.

Mr. Sinclair: Further, Mr. Chairman, I would say that there is a basic protection, in that if a change in harbour limits

[Translation]

Sinclair nous a assuré que rien dans les dispositions de ce projet de loi ne modifierait la situation des ports soumis à la Loi sur les ports de pêche et de plaisance. Monsieur le président, je pense que les ports qui relèvent de la Direction des ports pour petits bateaux ont des limites définies très précisément et enregistrées et qu'il existe dans chacun des cas un type de propriété en vertu du droit maritime. Je ne sais pas exactement comment on constitue le registre des lignes de propriété, mais je crois savoir que la direction des ports pour petits bateaux détient le titre de certains lopins côtiers et M. Sinclair nous a dit la semaine dernière que, de toute façon, les dispositions de ce projet de loi ne menaçaient pas l'autonomie de ces petits ports. Nous savons tous combien les pêcheurs peuvent se mettre en colère. On m'a dit que les avocats de la direction des ports pour petits bateaux sont en train d'étudier cette question qui les préoccupe vivement.

Monsieur Sinclair, pourquoi la Société canadienne des ports sera-t-elle désormais protégée par un amendement à la Loi sur les ports de pêche et de plaisance, portant que les dispositions de cette dernière loi ne peuvent en rien s'appliquer aux travaux ou aux biens portuaires qui relèvent de la Société, alors qu'on n'a pas choisi d'offrir la pareille en soustrayant les ports de pêche et de plaisance aux dispositions du projet de loi que nous sommes en train d'étudier?

J'espère que M. Sinclair pourra nous donner des précisions, mais s'il n'était pas en mesure de répondre, il serait important que le contentieux de la direction des ports pour petits bateaux du ministère des Pêches et des Océans vienne témoigner devant les membres du Comité pour nous donner son opinion. Je ne veux pas avoir à faire face à des pêcheurs en colère car, sur la côte ouest, il y a des ports de pêche qui jouxtent les limites de ports comme celui de Prince Rupert. Cette question devrait être vidée dès à présent car elle a de graves conséquences politiques.

Le président: Monsieur Sinclair.

Une voix: Votons maintenant et nous assumerons nos responsabilités.

M. Siddon: Cela ne me convient pas.

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît. Monsieur Sinclair.

M. Sinclair: Monsieur le président, l'amendement proposé à l'article 27 ne modifie en rien la Loi sur les ports de pêche et de plaisance. Il s'agit ici de changer la référence au Conseil des ports nationaux pour parler désormais de la Société canadienne des ports et de la Loi sur la société canadienne des ports. Il n'y a donc pas d'amendements à la Loi sur les ports de pêche et de plaisance, mais tout simplement suppression des expressions «Conseil des ports nationaux» et «Loi sur le Conseil des ports nationaux», pour les remplacer par «Société canadienne des ports» et «Loi sur la Société canadienne des ports». Il n'y a donc pas d'amendement pour ainsi dire.

Une voix: Le vote.

Le président: Permettez à M. Sinclair de terminer.

M. Sinclair: En outre, monsieur le président, je dirais que cette protection fondamentale existe du fait que toute modifi-

[Texte]

is proposed it has to have the approval of the minister and be subject to an order in council, and that always brings about a good deal of discussion, involving all sorts of people, as to whether or not that extension of harbour limits should be proceeded with so there is an opportunity for all and sundry to be heard if there have been some I am thinking of one change in harbour limits which occurred not too long ago in which just that process took place.

• 1645

The Chairman: So what it does is to change the old section from stating: "under the jurisdiction of the National Harbours Board" to "jurisdiction of the Canada Ports Corporation".

Mr. Sinclair: And changes the reference to the National Harbours Board Act to the Canada Ports Corporation Act.

The Chairman: Okay.

Mr. Siddon: I would like to ask Mr. Sinclair to clarify one step further.

On first blink, it would appear that it is just a simple amendment to a provision already existent in the National Harbours Board Act. That you cannot question; that is what it is. It is a simple amendment to change the title from "National Harbours Board" to "Canada Ports Corporation", but for the fact that if you read that whole clause, and when you consider the motives for those who drafted the National Harbours Board Act, they made sure that they provided that nothing in the Fishing and Recreational Harbours Act would apply to or affect any harbour work or property under the jurisdiction of the Canada Ports Corporation.

Formerly it was the National Harbours Board, and now it is the Canada Ports Corporation. What it is saying is that this act would essentially take precedence over another act administered by a different minister, that being the Minister of Fisheries and Oceans.

The Chairman: I would not interpret it that way, Mr. Siddon. I would interpret it to say simply that the Minister of Fisheries and Oceans in effect cannot have any jurisdiction over anything under this act.

Mr. Siddon: Yes.

The Chairman: Yes.

Mr. Siddon: And what I am trying to provide is the reverse protection for the Minister of Fisheries and Oceans.

The Chairman: I wonder if that protection is not in the Fishing and Recreational Harbours Act.

Mr. Siddon: It is not.

The Chairman: Mr. Sinclair.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, I cannot answer for a fact whether it is because I have not examined the other act, but this was solely a consequential amendment to change names only and does not change the Fishing and Recreational Har-

[Traduction]

cation aux limites d'un port doit recevoir l'approbation du ministre et faire l'objet d'un décret du conseil, ce qui inmanquablement est l'occasion de discussions intenses, beaucoup de gens ayant donc la possibilité de faire valoir leur opinion quant à l'opportunité de modifier les limites d'un port. Je puis songer à un exemple de modification des limites d'un port qui remonte à il y a pas très longtemps et c'est ainsi que les choses se sont passées.

Le président: Donc, l'ancien article précisait: «relevant du Conseil des ports nationaux» et désormais on lira «relevant de la Société canadienne des ports».

M. Sinclair: De plus, au lieu de faire référence à la Loi sur le Conseil des ports nationaux, on fait désormais allusion à la Loi sur la Société canadienne des ports.

Le président: D'accord.

M. Siddon: Je voudrais que M. Sinclair nous donne encore des précisions.

A première vue, il semble que ce soit une simple modification à un article de la Loi sur le Conseil des ports nationaux. C'est bien ce dont il s'agit. Cela peut sembler une simple modification, remplacer «Conseil des ports nationaux» par «Société canadienne des ports», mais si on lit tout l'article, compte tenu des motifs de ceux qui ont rédigé la Loi sur le Conseil des ports nationaux, on constate qu'on s'est assuré qu'aucune disposition de la Loi sur les ports de pêche et de plaisance ne s'appliquerait aux ouvrages ou aux biens relevant de la Société canadienne des ports.

Autrefois, on parlait du Conseil des ports nationaux et désormais on parlera de la Société canadienne des ports. A la vérité, le libellé de cet article précise que ce projet de loi aura primauté sur une autre loi qu'un autre ministre est chargé de mettre en application, à savoir le ministre des Pêches et des Océans.

Le président: Monsieur Siddon, ce n'est pas ainsi que j'interprèterais cet article. Je dirais plutôt que le ministre des Pêches et des Océans n'a aucune compétence sur quoi que ce soit qui tombe sous le coup de cette loi-ci.

M. Siddon: Ah bon!

Le président: C'est cela.

M. Siddon: Je voudrais que la même garantie existe au profit du ministre des Pêches et des Océans.

Le président: Cette protection se trouve peut-être dans les dispositions de la Loi sur les ports de pêche et de plaisance.

M. Siddon: Non, elle ne s'y trouve pas.

Le président: Monsieur Sinclair.

M. Sinclair: Je ne puis pas répondre ici car je n'ai pas pris connaissance des dispositions de l'autre loi, mais il n'en demeure pas moins qu'il s'agit ici d'un amendement portant uniquement sur la modification des noms et cela ne touche en

[Text]

bours Act at all. I presume, since that is not a particularly old act, that if they felt that there was a need for protection at that point in time they would have provided it when they passed the Fishing and Recreational Harbours Act.

The Chairman: In that case, then, we have now come into some procedural difficulty because if it is simply a consequential amendment changing titles or names, any other amendment is beyond the scope of this bill and is therefore out of order. So we do not need to vote—

Mr. Siddon: Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Siddon.

Mr. Siddon: I know the members opposite are very anxious, and they are going to be here a day or two longer. I wish they would be a little more tolerant, Mr. Chairman.

The Chairman: I would appreciate it if we had one speaker at a time.

Mr. Siddon: Mr. Chairman, for some reason, in its wisdom—and I appreciate that it is a clerical matter, that it is a matter of conforming with the old National Harbours Act—there has been a certain protection extended by amending the Fishing and Recreational Harbours Act to the effect that it will not have any overbearing influence on the Canada Ports Corporation Act. We have been assured by officials that the present bill before us would not in any way impinge upon the operating authorities or the boundaries of harbours operated under the Fishing and Recreational Harbours Act. We were assured that by Mr. Sinclair the other day.

Therefore, it would seem to be a most proper step to write that protection into this bill in the same sense that reverse protection has been written into the bill to the benefit of the Canada Ports Corporation. I think Mr. Sinclair indicated that would be possible. As to whether or not the amendment can be made to Section 3(a) of the Fishing and Recreational Harbours Act, if it is the Chair's ruling that no other amendments can be offered by myself, it would seem passing strange that the department might not be able to amend this in the proper way to accommodate the protection that I am sure the Minister of Fisheries and Oceans would expect to see provided by this legislation.

• 1650

The Chairman: You could only do it through Parliament, Mr. Siddon, not through a committee.

Mr. Siddon: I am astounded, Mr. Chairman, to think that the committee is not flexible enough, nor the House, to give consideration to this important question which I am sure the Minister of Fisheries and Oceans and many fishermen across Canada, would be seriously concerned about. If the committee does not have the time to call witnesses or seek a separate legal opinion from the Department of Fisheries and Oceans, then I think at the very least the Minister of Fisheries and Oceans should be informed and his opinion sought on how we adjust

[Translation]

rien la Loi sur les ports de pêche et de plaisance. Puisque cette dernière n'a pas été adoptée il y a très longtemps, je pense que toute garantie jugée nécessaire aura été prévue.

Le président: Dans ce cas, nous faisons face à une difficulté de procédure car si en effet, il s'agit tout simplement d'une modification des titres et des noms, toute autre modification dépasse la portée de ce projet de loi et est irrecevable. Par conséquent, nous n'avons pas besoin de voter...

M. Siddon: Monsieur le président.

Le président: Monsieur Siddon.

M. Siddon: Je sais que les députés assis de l'autre côté de la table sont très pressés, mais il ne nous faudra pas plus d'un jour ou deux. Monsieur le président, je souhaiterais qu'ils se montrent plus tolérants.

Le président: Pour ma part, je souhaiterais entendre un seul orateur à la fois.

M. Siddon: Monsieur le président, je comprends très bien qu'il s'agit ici de rétablir les termes, en conformité de l'ancienne loi sur le Conseil des ports nationaux, mais on a jugé bon de conférer une certaine garantie en modifiant la Loi sur les ports de pêche et de plaisance pour que cette dernière n'ait aucune influence induite sur la Loi sur la Société canadienne des ports. Les fonctionnaires nous assurent que le projet de loi à l'étude ne modifiera en rien le statu quo du point de vue des pouvoirs et des limites des ports soumis aux dispositions de la Loi sur les ports de pêche et de plaisance. M. Sinclair a bien dit cela l'autre jour.

Par conséquent, il serait tout à fait approprié, dans les dispositions du projet de loi, de prévoir à l'inverse, la même garantie du point de vue de la Société canadienne des ports. Je pense que M. Sinclair a dit que c'était possible. Il s'agit de déterminer si cette modification peut être apportée à l'article 3a) de la Loi sur les ports de pêche et de plaisance. Si le président décide que je ne puis pas présenter un autre amendement, je serai étonné que le ministère ne trouve pas le moyen de faire cette modification pour que le ministre des Pêches et des Océans jouisse de la même garantie que celle qui est contenue dans les dispositions du projet de loi.

Le président: Monsieur Siddon, ce genre d'amendement ne peut pas être adopté en Comité, il faut que le Parlement l'adopte.

M. Siddon: Je suis renversé, monsieur le président, à la pensée que ni le Comité, ni la Chambre n'ont la latitude de régler une question aussi importante qui, j'en suis sûr, préoccupe vivement le ministre des Pêches et Océans comme beaucoup de pêcheurs canadiens. Si le Comité n'a pas le temps de convoquer des témoins ou d'obtenir l'opinion juridique du ministère des Pêches et des Océans, la moindre chose serait d'aviser le ministre des Pêches et des Océans et de lui demander quelle est son opinion quant à la façon d'aménager

[Texte]

this bill to ensure that ports operated under the Fishing and Recreational Harbours Act cannot be expropriated under the power of the Minister of Transport.

An hon. Member: Question.

Mr. Siddon: Oh, come on!

The Chairman: The problem, as I see it, Mr. Siddon, is that you are attempting to amend this bill by adding a new clause. Your subsequent amendments are also adding new clauses which, as near as I can figure out, affect the Fishing and Recreational Harbours Act. The Fishing and Recreational Harbours Act is only amended in one clause by this bill, and that is in Paragraph 3(a). The rules state very clearly that an amendment may not amend sections from the original act unless they are specifically being amended in a clause of the bill before the committee. We may wish to argue about the limitation of that rule, but that is that.

Mr. Siddon: May I ask another question? I understand that amendments are in order, under parliamentary rules, to the extent that they do not change the intent of the bill.

The Chairman: The principle or scope of the bill.

Mr. Siddon: The principle or the intent of the bill.

The Chairman: Right, yes.

Mr. Siddon: If your ruling is that we cannot amend other sections of the Fishing and Recreational Harbours Act, other than Paragraph 3(a), there is still the possibility that in the context of the subsequent two amendments, which you have before you, we can add clauses which concur with the principle or objective of the bill. They are only amendments to the present bill, Mr. Chairman.

The Chairman: Only amendments to the present bill, yes. So on that basis it would seem to me that I have to rule this one out of order.

Mr. Siddon: The present amendment?

The Chairman: Yes.

Mr. Siddon: But I am asking you if I am also precluded from amending Bill C-92 to achieve the same objective if it is consistent with the intent of the bill as presented—

The Chairman: I would have to look at the amendment and content.

Mr. Siddon: —by not amending the Fishing and Recreational Harbours Act but by providing an exclusion clause in the present bill, which would exclude any impinging authority by the Canada Ports Corporation on ports operated under the Fishing and Recreational Harbours Act.

The Chairman: I do not see how we can because I do not think there is any place we can put it in the proper place. At report stage it could be amended, but we have passed all

[Traduction]

les dispositions de ce projet de loi de sorte que les ports qui sont soumis à la disposition de la Loi sur les ports de pêche et de plaisance ne se voient pas menacer d'expropriation par le ministre des Transports.

Une voix: Le vote.

M. Siddon: Attendez un instant.

Le président: Monsieur Siddon, la difficulté vient du fait que vous voulez amender ce projet de loi en y ajoutant un nouvel article. De même, les autres amendements que vous proposez se traduisent par l'ajout de nouveaux articles, qui, d'après ce que je comprends, auraient une incidence sur la Loi sur les ports de pêche et de plaisance. Cette loi n'est modifiée que par un seul article du présent projet de loi, c'est-à-dire l'alinéa 3a). Les règles sont très claires à cet égard: un amendement ne peut pas modifier des articles de la loi originale à moins que ces articles ne soient déjà modifiés dans un article du projet de loi à l'étude. Nous pourrions discuter du bien-fondé de cette règle, mais elle n'en existe pas moins.

M. Siddon: Puis-je poser une autre question? Si je comprends bien, tout amendement est recevable, en vertu du Règlement parlementaire, s'il ne modifie pas l'intention du projet de loi.

Le président: C'est-à-dire le principe et la portée du projet de loi.

M. Siddon: C'est cela, le principe ou l'intention du projet de loi.

Le président: Vous avez raison.

M. Siddon: Si vous décidez que nous ne pouvons pas modifier d'autres articles de la Loi sur les ports de pêche et de plaisance, autres que ceux visés par l'alinéa 3a), il est encore possible de réunir les deux amendements dont je vous ai saisi en ajoutant des articles qui respectent le principe ou l'objectif du projet de loi. Monsieur le président, il s'agirait alors tout simplement d'amendements au projet de loi à l'étude.

Le président: Vous avez raison s'il s'agit uniquement d'amendements au projet de loi à l'étude. C'est pourquoi je pense qu'il faut que je déclare cet amendement-ci irrecevable.

M. Siddon: Vous parlez de celui-ci?

Le président: Oui.

M. Siddon: Je vous demande si quelque chose m'empêche de modifier le projet de loi C-92 pour atteindre un but qui est conforme à l'intention du projet de loi déposé.

Le président: Il me faudrait connaître la teneur de l'amendement.

M. Siddon: Il ne s'agit pas de modifier la Loi sur les ports de pêche et de plaisance, mais de prévoir dans le projet de loi à l'étude un article garantissant que les pouvoirs de la Société canadienne des ports ne s'appliqueront pas aux ports soumis à la Loi sur les ports de pêche et de plaisance.

Le président: Je ne vois pas comment cela pourrait être fait car je ne vois pas ici d'article qui se prête à cela. Ce genre d'amendement pourrait être présenté à l'étape du rapport car

[Text]

clauses up to and including 27; therefore, it would seem to me to be impossible to amend this bill at the proper place.

Legal counsel is indicating he wishes to give us some advice, and I would be glad to hear it.

• 1655

Mr. D. Lefebvre: It would be my opinion that Bill C-92, except for Clause 27, does not amend in any way the Fishing and Recreational Harbours Act. Any powers contained therein which might be used adversely by extension of a port, for instance, to reduce the limits of a fishing port or harbour, could not be used... well, it would have to be used by the same authority. So the Governor in Council would have to approve the extension of a harbour headline, and it is the Governor in Council which reduces the limits of fishing harbours. So it does not really affect the Fishing and Recreational Harbours Act.

The Chairman: That is my understanding too, Mr. Lefebvre. Mr. Siddon.

Mr. Siddon: Mr. Chairman, we have conflicting interests coming under the authority of two separate ministers, albeit they sit as members of the Governor in Council. The department has chosen to protect itself and the Minister of Transport, and we have been told that this proposed act would give the Minister of Transport the authority to extend headlines and perhaps encompass harbour facilities—even facilities currently operating under the Fishing and Recreational Harbours Act—although there may be a case in dispute before the Cabinet between ministers. I just ask that, if it were possible to write into the Fishing and Recreational Harbours Act, as was done some time ago, a provision that the National Harbours Board not be affected adversely, or the Canada Ports Corporation, then why is it not possible to amend this in the reverse sense and to have the government sponsor such an amendment, if necessary? Or if not, I would be pleased to present such an amendment at report stage. But I would think that, if clauses remain open such as the transitional clause, or if I put an amendment that does not alter the intent of the bill, then that should be accepted.

The Chairman: I believe, Mr. Siddon, that what you are suggesting can be done. I am simply saying that it cannot be done at this stage in committee because of the rules by which committee proceedings are bound. Mr. Deniger has indicated he wishes to speak.

Mr. Deniger: I want to ask you, Mr. Chairman, if you have ruled. If so, then we could proceed with something else. But if you have not ruled, I would speak against the amendment, because the goal of the amendment is one that I do not support; as such, and I would recommend to the rest of my people that they vote against your amendment.

The Chairman: We are not going to a vote on it. I have ruled that it is not in order for the purpose of this proposed act. I advised Mr. Siddon that, in my opinion, it is possible to move

[Translation]

nous avons adopté tous les articles du projet de loi jusqu'à, et y compris, l'article 27. Il est donc impossible désormais d'amender ce projet de loi à l'endroit approprié.

Notre conseiller juridique a une remarque à faire, et nous l'écouterons avec vif intérêt.

M. D. Lefebvre: A mon avis, le projet de loi C-92, à l'exception de l'article 27, ne modifie en rien la Loi sur les ports de pêche et de plaisance. Tous les pouvoirs prévus dans ce projet de loi qui interviendraient lors de l'agrandissement d'un port, par exemple, afin de réduire les limites d'un port de pêche, sont conférés à la même autorité. Cela signifie que le gouverneur en conseil doit approuver l'agrandissement d'un port, et c'est aussi le gouverneur en conseil qui réduit les limites d'un port de pêche. Les dispositions de la Loi sur les ports de pêche et de plaisance ne sont donc absolument pas touchées.

Le président: Monsieur Lefebvre, c'est ainsi que je comprends les choses également. Monsieur Siddon.

M. Siddon: Monsieur le président, il y a ici des intérêts divergeants relevant de l'autorité de deux ministres distincts, même s'ils sont tous deux membres du conseil des ministres. Le ministère des Transports a choisi de se protéger mais on nous dit que le projet de loi donnerait au ministre des Transports le pouvoir d'agrandir les limites d'un port et peut-être d'accaparer certaines installations portuaires, voire des installations qui sont soumises actuellement à la Loi sur les ports de pêche et de plaisance. On peut envisager que deux ministres s'affronteraient au Cabinet. Comme dans le passé, il a été possible de prévoir dans la Loi sur les ports de pêche et de plaisance une disposition portant que le Conseil des ports nationaux, ou encore la Société canadienne des ports serait protégée, pourquoi ne serait-il pas possible de prévoir la même chose plus loin pour les ports de pêche, par un amendement que le gouvernement parrainerait, s'il le faut? Si le gouvernement refuse de le faire, je serais ravi de présenter un tel amendement à la Chambre à l'étape du rapport. A mon avis, on pourrait très bien le faire, dans le cadre des dispositions transitoires, dans la mesure où l'amendement ne modifie pas l'intention du projet de loi.

Le président: Monsieur Siddon, ce que vous proposez pourrait très bien être fait. On ne peut cependant pas le faire au comité étant donné les règles auxquelles nous sommes soumis. M. Deniger a demandé la parole.

M. Deniger: Monsieur le président, avez-vous pris une décision? Dans l'affirmative, nous devrions passer à autre chose. Si vous n'avez pas pris de décision, je voudrais exercer mon droit de parole au sujet de cet amendement, car je suis contre le but de l'amendement, pour ma part, et je recommanderais à mes collègues de voter contre.

Le président: Nous ne voterons pas. J'ai bien dit que cet amendement était irrecevable dans les circonstances. J'ai signalé à M. Siddon qu'à mon avis, il pourrait présenter cet

[Texte]

such an amendment at report stage provided it is within the scope of the bill. I would also point out that, since the Fishing and Recreational Harbours Act has been in operation for some years and the problem has not arisen, and nothing is being changed here except the names which apply as a result of this bill, maybe we are looking at a problem which does not exist. And while there may be a possibility of it arising, it seems to me to be the basic responsibility of the Minister of Fisheries and Oceans, and his people. If the Fishing and Recreational Harbours Act has operated these years without a problem, I am not sure where we see the problem arising.

Mr. Siddon: Mr. Chairman, I know that you have ruled it out of order, and I will not take any more than 30 additional seconds. I find it very puzzling, and this is what triggered my curiosity in the first place, that the present National Harbours Board Act and the proposed Canada Ports Corporation Act provide special protection by specifically amending the Fishing and Recreational Harbours Act, so that it cannot override upon the authorities of the present—

The Chairman: No, Mr. Siddon, it is not doing that. That clause is already in—

Mr. Siddon: I know it is. But it puzzles me as to why it is there.

• 1700

The Chairman: Then that should be discussed in relation to the Fishing and Recreational Harbours Act and I guess you are some years late in raising the question.

Mr. Siddon: I think it is important for officials to tell us why it is there. They have chosen to implement it by modification in the present bill.

The Chairman: No, they are not modifying the clause, Mr. Siddon; they are simply proposing consequential amendments to take into account the changes in names of the Canada Ports Corporation and the National Harbours Board, and that is it, I guess.

Mr. Deniger: That is it, all right. Let us move on it.

The Chairman: It is not in any way changing the intent of the clause in the Fishing and Recreational Harbours Act.

Mr. Siddon: I wonder why it is there. What are they concerned about? Why cannot that be answered?

The Chairman: I thought I answered it, because they have to make the consequential amendments, because in that clause in the Fishing and . . .

Mr. Siddon: It does not explain why the clause is there in the first place.

The Chairman: They did not write the Fishing and Recreational Harbours Act.

[Traduction]

amendement à l'étape du rapport dans la mesure où l'amendement respecte la portée du bill. Je vous signale également qu'étant donné que les dispositions de la Loi sur les ports de pêche et de plaisance sont en vigueur depuis plusieurs années, qu'aucun problème n'a surgi, que rien n'a changé sauf le nom de certains organismes, il se peut que ce soit là un faux problème même s'il est possible que des difficultés surgissent à l'avenir. À mon avis, il faudra que le ministre des Pêches et des Océans et les fonctionnaires du ministère y voient. Si les dispositions de la Loi sur les ports de pêche et de plaisance ont pu être mises en application pendant des années, sans difficulté, je ne vois pas pourquoi soudainement il y aurait un problème.

M. Siddon: Monsieur le président, je sais que vous avez déclaré mon amendement irrecevable, et j'en ai encore pour 30 secondes. Je trouve assez curieux, et c'est ce qui m'a amené à me poser des questions au départ, que la Loi sur le Conseil des ports nationaux et le projet de Loi sur la Société canadienne des ports prévoient une protection expresse en modifiant la Loi sur les ports de pêche et de plaisance en sorte que les dispositions de cette dernière loi n'aient pas primauté . . .

Le président: Monsieur Siddon, ce n'est pas le cas. L'article existe déjà . . .

M. Siddon: Je le sais. Je me pose des questions sur sa raison d'être cependant.

Le président: C'est un sujet qui devait être discuté dans le cadre de la Loi sur les ports de pêche et les ports de plaisance. Vous avez quelques années de retard.

M. Siddon: Il est important que les fonctionnaires nous disent pourquoi cette disposition se trouve là. Après tout, ils ont choisi de les introduire par voie de modifications au présent projet de loi.

Le président: Ils ne modifient pas l'article, monsieur Siddon. Ils proposent seulement des amendements corrélatifs de façon à tenir compte du changement de nom de Conseil des ports nationaux en Société canadienne des ports. C'est tout.

M. Deniger: Passons à autre chose.

Le président: L'intention de l'article qui se trouve dans la Loi sur les ports de pêche et les ports de plaisance n'est modifiée en rien.

M. Siddon: Je me demande seulement pourquoi ces modifications se trouvent là. Que désirent-ils accomplir au juste?

Le président: Je pensais vous avoir répondu qu'ils présentaient des amendements corrélatifs de façon ce que l'article de la Loi . . .

M. Siddon: Ce n'est pas une explication.

Le président: Ils n'ont pas rédigé la Loi sur les ports de pêche et les ports de plaisance.

[Text]

Mr. Siddon: That is stupidity. If we enact legislation without knowing why the hell we are doing it, accept it within the old act . . . That is not the reason we write lines in legislation.

The Chairman: Mr. Siddon, I am not arguing a point with you; I am saying that it is not the responsibility of Transport officials to answer why a certain clause is in the Fishing and Recreational Harbours Act. They may wish to answer it and I will give them the opportunity to do so, but they did not write that other act nor did they sponsor it.

Mr. Campbell: Just to change the name.

Mr. Deniger: Every time there is legislation with a name change, it is subsequent to all legislation.

Mr. Siddon: That is a very childish and small-minded approach.

The Chairman: Order, order!

Mr. Siddon: The basic amendment is there for a reason, and it was an amending provision in the Fishing and Recreational Harbours Act that made it non-applicable to ports operating in the National Harbours Board Act for a reason, and we have not yet been told what that reason was.

The Chairman: Do you wish to comment on that, Mr. Sinclair?

Mr. Siddon: They tell me that lawyers play games with words, but there is an intent behind every line in the bill, and I want to know what the intent is.

The Chairman: Mr. McRae.

Mr. McRae: What clause are we studying? You ruled the amendment out of order. Are we studying the clause or should we not proceed to the next . . . ?

The Chairman: Mr. Siddon asked a question for clarification and I was simply asking the Administrator if he could answer that question.

An hon. Member: Well, he has.

Mr. McRae: This is a question to do with the clause, is it, not the amendment? The amendment was ruled out of order.

The Chairman: Right.

Mr. McRae: All right, I accept that.

The Chairman: It has to do with Clause 27. Mr. Sinclair, did you wish to answer Mr. Siddon's question?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, I already have. It was a consequential amendment put through by—

Mr. Siddon: That is not enough.

Mr. Sinclair: —the draftsman to change the name . . .

The Chairman: I am sorry, I do not think that is the question he asked.

Mr. Siddon: That is not the question.

[Translation]

M. Siddon: C'est stupide. Si nous ne savons pas pourquoi nous modifions la loi, gardons l'ancienne . . . Nous devons savoir pourquoi nous ajoutons des choses à la loi.

Le président: Monsieur Siddon, je ne discute pas avec vous. Je vous dis simplement que ce n'est pas aux hauts fonctionnaires du ministère des Transports d'indiquer pourquoi telle ou telle disposition se trouve dans la Loi sur les ports de pêche et les ports de plaisance. Il se peut qu'ils désirent répondre, je vais leur offrir de le faire, mais il faut dire au départ qu'ils n'ont ni rédigé ni parrainé cette autre loi.

M. Campbell: Il n'y a que le nom qui change.

M. Deniger: Chaque fois qu'une loi comporte un nouveau nom, on parle d'amendements corrélatifs.

M. Siddon: C'est une attitude enfantine et bornée.

Le président: A l'ordre!

M. Siddon: L'amendement est présenté pour une raison quelconque. Il modifie la Loi sur les ports de pêche et les ports de plaisance, ce qui fait qu'il ne s'applique pas aux ports relevant de la Loi sur le Conseil des ports nationaux. Il doit y avoir une raison. Je veux la connaître.

Le président: Vous voulez répondre à la question, monsieur Sinclair?

M. Siddon: On dit toujours que les juristes aiment jouer avec les mots. Il n'en demeure pas moins que chaque ligne d'un projet de loi a sa raison d'être. Je veux la connaître.

Le président: Monsieur McRae.

M. McRae: A quel article sommes-nous? Vous avez déclaré l'amendement irrecevable. Nous en sommes toujours au même article ou au suivant?

Le président: M. Siddon a demandé un éclaircissement. J'ai simplement demandé à l'administrateur de répondre à la question.

Une voix: Il l'a effectivement demandé.

M. McRae: Cette question doit porter sur l'article et non pas sur l'amendement. L'amendement a été jugé irrecevable.

Le président: En effet.

M. McRae: Très bien.

Le président: Il s'agit donc de l'article 27. Monsieur Sinclair, voulez-vous répondre à la question de M. Siddon?

M. Sinclair: Je l'ai déjà fait. Il s'agit d'un amendement corrélatif présenté . . .

M. Siddon: Ce n'est pas suffisant comme explication.

M. Sinclair: . . . pour modifier le nom . . .

Le président: Je regrette, mais ce n'est pas la question qu'il a posée.

M. Siddon: Non.

[Texte]

The Chairman: I think the question he asked, which I tried to answer, was: Why was that clause in the Fishing and Recreational Harbours Act in the first place?

As a matter of fact, I do not know that it is fair to ask Mr. Sinclair to answer that because it deals with an act which does not come under his jurisdiction and I think the question will have to be put in a different forum. Therefore, since the clause has been ruled out of order, I have already called Clause 28

Mr. Siddon: Are you saying that other clauses cannot be inserted excluding the provisions of this Act from overbearing upon harbours operated under the Harbour Commissions Act, the Government Harbours and Piers Act, as well as the Fishing and Recreational Harbours Act? Is that my understanding? None of those exclusions can be included in this bill?

The Chairman: It is my understanding they cannot because they are amending clauses of another act that are not amended by this bill.

Mr. Siddon: No, they are not. Those would be amending clauses of this bill and renumbered.

The Chairman: If they are amending clauses of this bill, then we can consider them. But in any case, you are proposing a new Clause 29, your next amendment will, and we should deal with Clause 28 before we get to it. Okay?

Mr. Siddon: I would revise the motion with respect to Clause 28 and add all three as an exclusion clause before Part VI, Transitional.

• 1705

The Chairman: Again, we are in the same problem of their being out of order because the first one I have already ruled out of order, and simply by filling it with something else does not make it in order.

Mr. Mazankowski: What do you mean by the first one, Mr. Chairman?

The Chairman: The one we have just had all the discussion on.

Mr. Mazankowski: Amending Clause 27?

The Chairman: Yes.

Mr. Mazankowski: Okay. That one is out of order. You ruled that one out of order.

The Chairman: Yes.

Mr. Siddon: Mr. Chairman, you have ruled that I cannot amend the Fishing and Recreational Harbours Act in any clause other than paragraph 3(a). You have not ruled that I cannot amend this bill by adding three paragraphs which I will number Clauses 28, 29 and 30 under a new Part VI to be called "Exclusion Clause".

If you would permit me, I would make those amendments to the present act.

[Traduction]

Le président: Cette question était, j'ai essayé d'y répondre: pourquoi l'article se trouvait-il dans la Loi sur les ports de pêche et de plaisance?

A la réflexion, je ne pense pas que cette question puisse être posée à M. Sinclair parce qu'il ne s'agit pas d'une loi touchant son domaine de compétence. Elle devrait être posée en d'autres circonstances. Donc, l'amendement ayant été déclaré irrecevable, j'ai déjà mis l'article 28 en délibération . . .

M. Siddon: Vous voulez dire qu'il est impossible d'ajouter des articles qui excluent de l'application de cette loi les ports relevant de la Loi sur la Commission de ports, de la Loi sur les ports et jetées de l'État et de la Loi sur les ports de pêche et de plaisance? Aucune exclusion de ce genre ne peut être prévue dans le projet de loi?

Le président: Non, parce qu'elle modifierait des articles d'autres lois qui ne sont pas touchées par ce projet de loi.

M. Siddon: Il s'agirait d'amendements sous forme d'articles à ce projet de loi. Les autres articles seraient numérotés.

Le président: Ils ne sont acceptables que s'ils modifient des articles de ce projet de loi. De toute façon, vous proposez un nouvel article 29 alors que nous n'en sommes qu'à l'article 28.

M. Siddon: Je pourrais refaire la motion de façon à tenir compte de l'article 28 et proposer les trois articles comme articles d'exclusion dans la partie VI, Dispositions transitoires.

Le président: J'ai déjà déclaré le premier amendement irrecevable. Y ajouter autre chose pour le présenter de nouveau ne le rend pas plus recevable.

M. Mazankowski: De quel amendement parlez-vous?

Le président: De celui dont nous venons de discuter.

M. Mazankowski: Modifiant l'article 27?

Le président: Oui.

M. Mazankowski: Vous avez effectivement déclaré celui-là irrecevable.

Le président: Oui.

M. Siddon: Monsieur le président, vous avez décrété que je ne pouvais pas modifier la Loi sur les ports de pêche et de plaisance à quelque article que ce soit, sauf à l'alinéa 3a). Vous n'avez pas dit que je ne pouvais pas modifier ce projet de loi en ajoutant trois alinéas numérotés articles 28, 29 et 30, dans une nouvelle partie VI intitulée «Exclusion».

Avec votre permission, je désire présenter ces amendements à la loi.

[Text]

The Chairman: Only if they do not change the scope of the bill.

Mr. Siddon: They do not change the scope of the bill, Mr. Chairman.

The Chairman: I will have to have a look at them.

Mr. Siddon: Would you like to hear the amendment?

The Chairman: You are proposing a new Part VI.

Mr. Siddon: Would you like to hear my motion, Mr. Chairman?

The Chairman: Yes. I would like to hear your motion and I would like to have it in writing.

Mr. Siddon: You have it in writing.

An hon. Member: In French.

Mr. Siddon: Mr. Chairman, I hereby move that a new Part VI be added to Bill C-92 at page 53 by adding immediately after line 35 the following three clauses:

28. Nothing in this Act shall affect the establishment, control or management of any harbour, works or property under the jurisdiction of the Fishing and Recreational Harbours Act.

29. Nothing in this Act shall affect the establishment, control or management of any harbour, works or property under the jurisdiction of the Harbour Commissions Act, except as provided for under Clauses 23, 24 and 25 of this Act.

30. Nothing in this Act shall affect the establishment, control or management of any harbour, works or property under the jurisdiction of the Government Harbours and Piers Act except as provided for under Clauses 18, 19, 20, 21 and 22 of this Act.

And that subsequent sections be renumbered accordingly.

Mr. Chairman, as I have stated in trying to put the previous amendment, which you have properly ruled cannot be made to the Fishing and Recreational Harbours Act, the purpose of the amendment adding Clauses 28, 29 and 30 is to ensure that provisions under the three cited acts, the Fishing and Recreational Harbours Act, the Harbour Commissions Act and the Government Harbours and Piers Act not be superseded by provisions of the present Bill C-92, in particular, the clause at the top of page 14 which would give the Governor in Council apparently the power to acquire and encompass properties presently operating under those under acts within the boundaries of the Canada Ports Corporation or any local port corporation.

The Chairman: Could I have those amendments in writing, please?

Mr. Deniger.

[Translation]

Le président: Ils ne sont recevables que s'ils ne modifient pas la portée du projet de loi.

M. Siddon: Ils n'en modifient pas la portée, monsieur le président.

Le président: Il faut que je les voie.

M. Siddon: Voulez-vous entendre mon amendement?

Le président: Vous proposez une nouvelle partie VI, si je comprends bien.

M. Siddon: Je vous le lis, monsieur le président.

Le président: Oui. Après quoi, il me le faudra par écrit.

M. Siddon: Vous l'avez par écrit.

Une voix: En français.

M. Siddon: Je propose l'adjonction au projet de loi C-92 d'une nouvelle partie VI, page 53, par l'insertion des trois articles suivants après la ligne 35.

28. Rien dans la présente loi ne doit influencer sur l'établissement, le contrôle ou l'administration des ports, des ouvrages ou des biens relevant de la Loi sur les ports de pêche et de plaisance.

29. Rien dans la présente loi ne doit influencer sur l'établissement, le contrôle ou l'administration des ports, des ouvrages ou des biens en vertu de la Loi sur les commissions de port, sauf s'il est prévu en vertu des articles 23, 24 et 25 de cette loi.

30. Rien dans la présente loi ne doit influencer sur l'établissement le contrôle ou l'administration des ports, des ouvrages ou des biens en vertu de la Loi sur les ports et jetées de l'État, sauf s'il est prévu en vertu des articles 18, 19, 20, 21 et 22 de la présente loi.

De même, je propose que les articles subséquents soient renumérotés en conséquence.

Monsieur le président, comme j'ai commencé à l'expliquer lorsque j'ai présenté mon amendement précédent, lequel vous avez jugé à juste titre irrecevable, dans la mesure où il modifiait la Loi sur les ports de pêche et de plaisance, mon but en ajoutant les articles 28, 29 et 30 est de faire en sorte que les dispositions des trois lois précitées, la Loi sur les ports de pêche et de plaisance, la Loi sur les commissions de port et la Loi sur les ports et jetées de l'État, ne soient pas remplacées par les dispositions du projet de loi C-92, surtout en ce qui concerne l'article qui se trouve au haut de la page 14 et qui accorderait, semble-t-il, au gouverneur en conseil le pouvoir de prendre sous sa coupe, par le biais de la Société canadienne des ports ou de n'importe quelle société locale de port, les biens relevant actuellement de ces lois.

Le président: Puis-je avoir ces amendements par écrit, s'il vous plaît?

Monsieur Deniger.

[Texte]

Mr. Deniger: As I said earlier, I understand the goal, the dimensions, the scope of the amendments of Mr. Siddon, and I disagree with them. I would recommend that we have the question now.

The Chairman: I have to have the amendments in writing so that I can properly put them.

Mr. Siddon: If you would wait a moment, Mr. Chairman.

The Chairman: May I suggest we take a three minute recess while Mr. Siddon is writing. We will be back very shortly.

• 1709

• 1710

The Chairman: All right, order, please. It is moved by Mr. Siddon that a new Part VI of Bill C-92 be added at page 53 by adding immediately after line 35 the new Clause 28, which would read as follows:

28. Nothing in this Act shall affect the establishment, control or management, of any harbour, works, or property under the jurisdiction of the Fishing and Recreational Harbours Act except as provided for under proposed Section 27 of this act.

New Clause 29:

29. Nothing in this Act shall affect the establishment, control or management of any harbour, works or property under the jurisdiction of the Harbour Commissions Act except as provided for under proposed Sections 23, 24 and 25 of this act

New Clause 30:

30. Nothing in this act shall affect the establishment, control or management, of any harbour, works or property under the jurisdiction of the Government Harbours and Piers Act except as provided for under proposed Sections 18, 19, 20, 21 and 22 of this act, and that the subsequent sections be renumbered accordingly.

Now, I have a question to put to Mr. Sinclair or to Mr. Lefebvre. It seems to me that, in a procedural sense, these amendments alter, or change, the powers of the original acts to which they refer. Is that your opinion, Mr. Sinclair?

• 1715

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, I think I would agree with you on that point.

The Chairman: Because if they do, they also alter the scope of this bill and would, therefore, be out of order, all three of them.

Mr. Campbell: Mr. Chairman, just on a point of order. Have you ruled that those three amendments are out of order?

[Traduction]

M. Deniger: Comme je l'ai dit plutôt, je comprends l'objectif, l'étendue, la portée des amendements de M. Siddon. Je ne suis pas d'accord avec lui cependant. Je recommande que les amendements soient mis aux voix tout de suite.

Le président: Il me les faut par écrit avant que je puisse procéder dans les règles.

M. Siddon: Un moment, je vous prie, monsieur le président.

Le président: Nous allons faire une pause de trois minutes pour donner la chance à M. Siddon de rédiger ses amendements. Nous reprendrons tout de suite après.

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît. M. Siddon propose d'ajouter une nouvelle partie VI au Bill C-92, page 53, par l'insertion après la ligne 35 du nouvel article 28 qui porte:

28. Rien dans la présente loi ne doit influencer sur l'établissement, le contrôle ou l'administration des ports, des ouvrages ou bien relevant de la Loi sur les ports de pêche et de plaisance sauf lorsque prévu visées à l'article 27 de la présente loi.

Nouvel article 29:

29. Rien dans la présente loi ne doit influencer sur l'établissement, le contrôle et l'administration des ports, des ouvrages ou des biens relevant de la Loi sur les commissions de port, sauf s'il est prévu en vertu des articles 23, 24 et 25 de la présente loi.

Nouvel article 30:

30. Rien dans la présente loi ne doit influencer sur l'établissement, le contrôle et l'administration des ports, des ouvrages ou des biens relevant de la Loi sur les ports et jetées de l'État, sauf s'il est prévu en vertu des articles 18, 19, 20, 21 et 22 de la présente loi, et que en outre les articles subséquents soient renumérotés en conséquence.

Je voudrais maintenant poser une question à M. Sinclair ou à M. Lefebvre. Il me semble, que du point de vue de la procédure, ces amendements modifient les pouvoirs visés dans les lois qui en font l'objet. Qu'en pensez-vous, monsieur Sinclair?

M. Sinclair: Monsieur le président, je pense être d'accord avec vous à ce sujet.

Le président: Parce que si c'est le cas, on modifie également la portée de ce projet de loi et en conséquence, ces trois amendements sont irrecevables.

M. Campbell: Monsieur le président, un rappel au Règlement. Avez-vous décidé que ces trois amendements étaient irrecevables?

[Text]

The Chairman: I said, "if", and I am going to consult with my clerk, for a moment, if I may.

Mr. Siddon: Can you hear argument, Mr. Chairman, before you bring in your ruling?

The Chairman: Yes, I hear your argument before I make the ruling.

Mr. Siddon: Thank you, Mr. Chairman— he is following the rules, Mr. Campbell.

Mr. Campbell: He has the amendments there. He has to rule first, before you can debate it.

The Chairman: He is not debating it. I have raised the question, Mr. Campbell, of whether or not they are in order. I have not ruled, and if he has some contribution to make to that quandary in my mind, I am prepared to hear it.

An hon. Member: On the point of order.

The Chairman: Yes.

Mr. Siddon: That is right. Mr. Chairman, you have suggested that the amendments alter the intent of the bill.

The Chairman: The scope.

Mr. Siddon: The intent or the scope of the bill.

The Chairman: Yes.

Mr. Siddon: I recall clearly having heard Mr. Sinclair confirm before this committee last week that neither Clause 7, proposed Section 9.(1)(a), nor any other part of this bill, would invade the autonomy or the authorities granted to harbours operated under those three cited acts—the Fishing and Recreational Harbours Act, the Government Harbours and Piers Act and the Harbour Commissions Act—that matters of dispute between those different pieces of legislation would be determined by negotiation between departments, but that in his opinion this bill would not supersede the authorities granted under those other acts to the appropriate ministers—in two cases, the Minister of Transport.

If that be the case, if, as Mr. Sinclair confirmed before this committee last week, this bill would not alter the authorities or allow the Canada Ports Corporation to invade the jurisdiction of these three acts, clearly these amendments do not alter the intent of the act.

If, on the other hand, it is viewed by the Department of Transport and our witnesses that this bill is meant to intervene and override the mandate and authorities granted under those other three acts, then, of course, that is a different matter. Then we can clearly see that it is the intent of the Minister of Transport to allow the Canada Ports Corporation to have superseding authorities.

I am arguing that if these amendments are rejected on the grounds that they alter the intention of the act, in fact what we are saying is that this bill has superseding authorities upon the powers of the Minister of Fisheries in regard to the Fishing and Recreational Harbours Act and those other two acts. I find that, if that is to be the case, Mr. Chairman, clearly unacceptable. I have two small craft harbour facilities operat-

[Translation]

Le président: J'ai dit «si», et je vais demander l'avis du greffier, si je peux.

M. Siddon: Puis-je vous parler, monsieur le président, avant que vous ne preniez votre décision?

Le président: Cela ne pose pas de problème.

M. Siddon: Merci, monsieur le président de ... Il respecte le règlement, monsieur Campbell.

M. Campbell: Les amendements sont ici; avant d'en discuter, il faut qu'une décision ait été prise.

Le président: On ne discute pas des amendements. J'ai demandé, monsieur Campbell, si ces amendements sont recevables. Je n'ai pas pris de décision et s'il peut apporter certaines précisions, je suis disposé à les entendre.

Une voix: Sur le rappel au Règlement.

Le président: Oui.

M. Siddon: C'est exact. Monsieur le président, vous avez dit que ces trois amendements modifient l'esprit du projet de loi.

Le président: La portée.

M. Siddon: L'esprit ou la portée du projet de loi.

Le président: C'est exact.

M. Siddon: Je me souviens très bien avoir entendu la semaine dernière M. Sinclair confirmer devant ce comité que ni l'article 7, alinéa 9.(1)a), ni aucune autre partie du projet de loi, ne portait atteinte à l'autonomie ou aux pouvoirs conférés aux ports relevant des trois lois qui ont été citées respectivement, la Loi sur les ports de pêche et de plaisance, la Loi sur les ports et jetées de l'État et la Loi sur les commissions de ports, et que les points litigieux entre ces différentes lois feraient l'objet de négociations entre les ministères en cause, mais que, selon lui, ce projet de loi n'annule pas les pouvoirs conférés par les autres lois ou ministères en cause, dans les deux cas, le ministre des Transports.

Si c'est vrai, si, comme M. Sinclair l'a confirmé devant ce comité la semaine dernière, ce projet de loi ne modifie pas les pouvoirs conférés et ne permet pas à la Société canadienne des ports d'outrepasser la juridiction de ces trois lois, alors on peut dire que ces amendements ne modifient pas l'esprit de la loi.

Si, d'autre part, le ministère des Transports et nos témoins sont d'avis contraire, dans ce cas c'est une toute autre histoire. Dans ce cas, on peut constater très clairement que le ministre des Transports veut doter la Société canadienne des ports de pouvoirs qui annulent les autres.

Je dis que si ces amendements sont rejetés parce qu'ils modifient l'esprit de la loi, en fait nous reconnaissons que ce projet de loi comporte des pouvoirs qui annulent les pouvoirs du ministre des Pêches en vertu de la Loi sur les ports de pêche et de plaisance ainsi que ceux des deux autres lois. A mon avis, si c'est le cas, monsieur le président, c'est tout à fait inacceptable. Il y a dans ma circonscription deux petits ports de

[Texte]

ing in my riding in proximity to the National Harbours Board facility at Roberts Bank, those being the fishing harbours at Ladner and Steveston, and there are other fishing harbours operated at Port Edward and Prince Rupert in the vicinity of the Ridley Island terminal facility. I think, in the interest of the fishermen in those areas, this bill should clearly ensure that their harbour facilities not be threatened by overriding powers that would be envisaged if these amendments cannot be accepted.

The Chairman: Mr. Siddon, in your three amendments, when you refer to "this act" at the end of one, are you referring to Bill C-92?

Mr. Siddon: I am referring to this proposed act— Bill C-92, the Canada Ports Corporation Act. You were trying to determine, for the purposes of your ruling, whether those amendments are beyond the intent of the bill.

The Chairman: Okay. Without doing a considerably detailed study of the Fishing and Recreational Harbours Act and the Harbour Commissions Act and the Government Harbours and Piers Act, I cannot be sure. Therefore, I must give the benefit of the doubt to the mover and the committee will have to make the decision.

• 1720

Amendment negatived.

On Clause 28.

The Chairman: I have notice of one amendment to Clause 28, in the name of Mr. Flis.

Mr. Flis: Thank you, Mr. Chairman.

I move that Clause 28 of Bill C-92 be amended by adding, immediately after line 9 on page 54, the following:

(2) The balance in the National Harbours Board Special Account immediately prior to the coming into force of this act shall, subject to the approval of the Minister of Finance, be paid to the Canada Ports Corporation.

Mr. Chairman, I think this amendment will go a long way in meeting the requests of the opposition, because this amendment gives the assurance that the money will not be locked up with the Department of Finance; that surpluses can stay in the Canada Ports Corporation special account.

The Chairman: It is moved by Mr. Flis that Clause 28 of Bill C-92 be amended by adding, immediately after line 9 on page 54, the following:

(2) The balance in the National Harbours Board Special Account immediately prior to the coming into force of this Act shall, subject to the approval of the Minister of Finance, be paid to the Canada Ports Corporation.

Mr. Cook.

Mr. Cook: We have a subamendment to the amendment proposed by Mr. Flis, and that would simply be in line 3 of his

[Traduction]

plaisance qui se trouvent à proximité des infrastructures portuaires du Conseil des ports nationaux à Roberts Bank, il s'agit des ports de pêche de Ladner et de Steveston ainsi que d'autres ports de pêche situés à Port Edward et Prince Rupert près du terminal de Ridley Island. Je pense, dans l'intérêt des pêcheurs de ces régions, que ce projet de loi devrait préciser que leurs installations portuaires ne sont pas menacées par les pouvoirs dérogatoires qui seraient éventuellement conférés si ces amendements étaient jugés inacceptables.

Le président: Monsieur Siddon, dans vos trois amendements, quand vous parlez de «cette loi», parlez-vous du projet de loi C-92?

M. Siddon: Je parle de ce projet de loi, du projet de loi C-92, à savoir la loi portant création de la Société canadienne des ports. On essayait de voir, pour vous permettre de trancher, si ces amendements changeaient l'esprit du projet de loi.

Le président: Très bien. Sans faire une étude extrêmement détaillée de la Loi sur les ports de pêche et de plaisance et de la Loi sur les ports et les jetées de l'État, je ne peux pas en être sûr. En conséquence, il me faut accorder le bénéfice du doute à la personne qui propose les amendements et ensuite il appartiendra au comité de prendre une décision.

Amendement rejeté.

Article 28.

Le président: M. Flis propose un amendement à l'article 28.

M. Flis: Merci, monsieur le président.

Je propose que l'article 28 du bill C-92 soit modifié par insertion, après la ligne 3, page 54, de ce qui suit:

(2) Le solde du compte spécial du Conseil des ports nationaux à l'entrée en vigueur de la présente loi est versé, sous réserve de l'approbation du ministre des Finances, à la Société canadienne des ports.

Monsieur le président, je pense que cet amendement donnera suite aux demandes formulées par l'opposition car, grâce à cette modification, l'assurance est donnée que l'argent en question ne sera pas bloqué par le ministère des Finances; que tout excédent pourra demeurer dans le compte spécial du Conseil des ports nationaux.

Le président: M. Flis propose que l'article 28 du bill C-92 soit modifié par insertion après la ligne 3, page 54, de ce qui suit:

(2) Le solde du compte spécial du Conseil des ports nationaux à l'entrée en vigueur de la présente loi est versé, sous réserve de l'approbation du ministre des Finances, à la Société canadienne des ports.

Monsieur Cook.

M. Cook: Nous proposons un sous-amendement à l'amendement formulé par M. Flis; il s'agirait de supprimer deux mots

[Text]

amendment the deletion of two words and in the next line several words.

I move a subamendment that the clause should read,

(2) The balance of the National Harbours Board Special Account immediately prior to the coming into force of this Act shall be paid to the Canada Ports Corporation.

The Chairman: In writing, please.

The purpose, obviously, of Mr. Cook's subamendment is to delete the words "subject to the approval of the Minister of Finance".

Mr. Cook: If the purpose of the thing is to transfer it the Canada Ports Corporation, then say so, rather than leaving it subject to the Minister of Finance.

An hon. Member: Right on.

The Chairman: Question. Shall the subamendment carry?

Subamendment negated.

The Chairman: Shall the amendment carry?

Some hon. Members: Carried.

Mr. Siddon: No.

The Chairman: Mr. Siddon.

Mr. Siddon: No, we are not on division yet.

Mr. Chairman, the government members seem awfully anxious to pass this provision which would grant the Minister of Finance, once again, the authority to strip off any existing surplus upon transition from National Harbours Board to Canada Ports Corporation status. I would like, before we allow them to pass that motion, to ask officials what approximate magnitude they see that sum being upon transition. What, for example, is the balance at the present time?

The Chairman: Mr. Sinclair.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, I am not aware of what the balance is at the present time. It represents a float of money in the special account. It could be several millions of dollars, but I would think that Mr. Siddon would be heartily in favour of this amendment, because without it there is some cloud of doubt as to whether or not the Minister of Finance would be required to pay over these funds, or have the authority to pay over these funds, to the Canada Ports Corporation. This is an amendment, Mr. Chairman, that occurred to us as a result of representations made by the Mayor of Vancouver. I gave him credit for bringing the general subject matter to our attention, and it was a result of his representations that this amendment was suggested. It should be remembered by the members of the committee that the special account is under the control of the Minister of Finance and this amendment removes funds from that special account and, in fact, closes the special account and places the funds entirely under the jurisdiction of

[Translation]

à la troisième ligne de son amendement et plusieurs autres mots à la ligne suivante.

Je propose que l'article soit ainsi modifié

(2) Le solde du compte spécial du Conseil des ports nationaux à l'entrée en vigueur de la présente loi est versé à la Société canadienne des ports.

Le président: Par écrit, s'il vous plaît.

Le sous-amendement proposé par M. Cook a pour objet, de toute évidence, de supprimer la phrase: «sous réserve de l'approbation du ministre des Finances».

M. Cook: S'il s'agit de verser le solde du compte à la Société canadienne des ports, alors autant le dire plutôt que le faire sous réserve de l'approbation du ministre des finances.

Une voix: Exact.

Le président: Mise aux voix. Le sous-amendement est-il adopté?

Sous-amendement rejeté.

Le président: L'amendement est-il adopté?

Des voix: Adopté.

M. Siddon: Non.

Le président: Monsieur Siddon.

M. Siddon: Non, nous n'en sommes pas encore à la mise aux voix.

Monsieur le président, les membres du gouvernement semblent très impatients d'adopter cette disposition qui accorderait au ministre des Finances une fois de plus, le pouvoir d'accaparer tout excédent lors du transfert du Conseil des ports nationaux à la Société canadienne des ports. Avant de les laisser adopter cette motion, j'aimerais demander aux représentants du gouvernement quelle serait à peu près l'ampleur de cette somme lors du transfert. Par exemple, quel en est le solde à l'heure actuelle?

Le président: Monsieur Sinclair.

M. Sinclair: Monsieur le président, je ne sais pas exactement quel en est le solde à l'heure actuelle. Il constitue l'élément flottant du compte spécial. Il pourrait s'élever à plusieurs millions de dollars, mais j'aurais pensé que M. Siddon appuierait cet amendement car sans cet amendement, on pourrait se demander si le ministre des Finances serait obligé de verser ces fonds, ou aurait le pouvoir de les verser, à la Société canadienne des ports. Monsieur le président, il s'agit-là d'un amendement qui nous est venu à l'esprit à la suite des démarches effectuées par le maire de Vancouver. Il a eu le mérite d'attirer notre attention sur cette question et c'est à la suite des démarches qu'il a effectuées que cet amendement a été proposé. Les membres du Comité devraient garder à l'esprit que le compte spécial dépend du ministre des Finances et que cet amendement soustrait des fonds de ce compte spécial et, en fait, clôt ce compte, les fonds dépendant entièrement de la Société canadienne des ports et de la Société de port locale.

[*Texte*]

the Canada Ports Corporation and the Local Ports Corporation.

[*Traduction*]

• 1725

The Chairman: Mr. Siddon.

Mr. Siddon: Mr. Chairman, it is rather, if I could use that term, clever of Mr. Sinclair to say this is in response to the request of the Mayor of Vancouver and others. In fact, it was not requested that this be made subject to the decree of the Minister of Finance, and I note that under Section 31 of the present National Harbours Board Act separate accounts shall be kept for each harbour under the jurisdiction of the board and for each work or property transferred to it for administration, management and control, and the revenues derived therefrom shall be assigned exclusively for the purposes of each such harbour or work or property.

I would like, Mr. Chairman, through you, to ask Mr. Sinclair what happens to the balances in the separate accounts, how they are related to the special accounts and what will be the disposition of any remaining funds in those accounts if there are balances?

The Chairman: Mr. Sinclair.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, Section 31 of the National Harbours Board Act says that separate accounts shall be kept. That means separate bookkeeping records shall be kept. They had been kept, and certainly under the Canada Ports Corporation similar separate records will be kept. At the present time, under the National Harbours Board Act, funds which are not invested in government securities are deposited to the credit of the special account which is under the jurisdiction of the Minister of Finance. This amendment provides that the money in that account shall be turned over to the Canada Ports Corporation.

The Chairman: Mr. Cook.

Mr. Cook: Mr. Sinclair, that again is one of your great misleading statements. It does not say that. It says the Minister of Finance has total discretion as to whether he is going to pay it over or not. If you had passed the subamendment, then the Minister of Finance would have had to turn it over, but it is a misleading statement to say that.

The Chairman: Order. On a point of order, Mr. McRae.

Mr. McRae: It is my understanding that we have already defeated the subamendment and therefore it is not open to further discussion.

Mr. Cook: We are not discussing the subamendment; we are discussing Mr. Sinclair's statement and I used the subamendment as an indication of how wrong his answer was. It is misleading because the Minister of Finance has the power not to pay it over. It is at the discretion of the Minister of Finance, and to state flatly that it is going to be paid over is totally incorrect, Mr. Sinclair, and you ruddy well know it.

Le président: Monsieur Siddon.

M. Siddon: Monsieur le président, M. Sinclair montre une certaine intelligence, si je puis utiliser ce terme, en disant que cet amendement a été proposé à la suite de la demande formulée par le maire de Vancouver et d'autres. En fait, celui-ci n'a pas demandé à ce que le solde du compte soit versé sous réserve de l'approbation du ministre des Finances, et je note que, selon l'article 31 de la Loi actuelle sur le Conseil des ports nationaux, des comptes distincts doivent être tenus pour chaque port relevant du Conseil, et pour chaque ouvrage ou bien qu'il lui est transféré pour administration, gestion et régie, et les recettes qui en proviennent doivent être assignées exclusivement aux fins de chacun de ces port, ouvrage ou bien.

Monsieur le président, j'aimerais, par votre intermédiaire demander à M. Sinclair ce qu'il en est des soldes de ces comptes distincts, quel rapport ils ont avec les comptes spéciaux, et que fera-t-on du solde de ces comptes s'il en existe?

Le président: Monsieur Sinclair.

M. Sinclair: Monsieur le président, l'article 31 de la Loi sur le Conseil des ports nationaux stipule qu'il doit être tenu des comptes distincts, c'est-à-dire une comptabilité distincte. Ils étaient tenus, et il ne fait aucun doute que des compte distincts analogues seront tenus par la Société canadienne des ports. A l'heure actuelle, en vertu de la Loi sur le Conseil des ports nationaux, les fonds qui ne sont pas investis dans des titres publics sont déposés au crédit du compte spécial qui relève du ministre des Finances. Cet abonnement stipule que tout argent figurant à ce compte doit être remis à la Société canadienne des ports.

Le président: Monsieur Cook.

M. Cook: Monsieur Sinclair, une fois de plus, vous faites erreur. L'article ne stipule pas ceci. Il stipule que le ministre des Finances peut, en toute discrétion, transférer ces fonds ou non. Si vous aviez adopté le sous-amendement, alors le ministre des Finances aurait été obligé de remettre ces fonds à la Société canadienne des ports, mais comme ce n'est pas le cas, il s'agit encore là d'une déclaration trompeuse.

Le président: A l'ordre. Sur le rappel au Règlement, monsieur McRae.

M. McRae: Si j'ai bien compris, nous avons déjà rejeté le sous-amendement et par conséquent, il n'y a plus besoin d'en discuter.

M. Cook: Nous ne discutons pas du sous-amendement; nous discutons de ce que vient de dire M. Sinclair, et j'ai utilisé le sous-amendement comme exemple de son interprétation erronée. Elle est erronée car le ministre des Finances peut ne pas transférer ces fonds. Cela dépend du ministre des Finances et dire sans vergogne que ces fonds seront remis à la Société

[Text]

The Chairman: Order. Mr. Cook, just a minute now. I had recognized Mr. McRae on a point of order and I want members to remember that before they speak they have to be recognized by the Chair. Anyway, you have made a point and I do not think—just a minute, Mr. McRae, please—and I do not think it is in the interests of the committee or of parliamentary procedure to accuse the witness of misleading the committee, and I would urge you to choose your words more carefully. In the meantime, I am going to give Mr. Sinclair an opportunity to respond to the accusation you have made against him.

Mr. Sinclair.

On a point of order, Mr. McRae.

Mr. McRae: Mr. Chairman, I made a point of order a little while ago and I asked if it was in order to do so and so. Without any reference to the Chair or anything, the point of order was answered by Mr. Cook, and I did not ask Mr. Cook whether he was in order or not in order. I asked you whether he was in order, and I come back to the same point of order.

The Chairman: All right, then I shall answer your point of order, Mr. McRae. The subamendment was defeated. We cannot further discuss the subamendment but we can discuss the amendment because it has not yet been carried.

Mr. Sinclair.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, Mr. Cook has made a statement that in fact says that I lied to the committee and that I knew I lied. I would like to make it very clear on the record that I did not lie. My answer was truthful, entirely truthful, and I would not make any other statement to the committee but the truth.

The Chairman: I would ask Mr. Cook to withdraw the statement he made with reference to Mr. Sinclair.

• 1730

Mr. Cook: Mr. Sinclair, I have a profound respect for you, sir. I did not say you lied. I said you misled. And when you made the statement, sir, that the money would be paid over to the Canada Ports Corporation, I do not believe that is anything but a misleading statement when it is totally at the discretion of the Minister of Finance. That was the point I made. If there were any connotation of a lie, I would withdraw. But when I say you made a misleading statement—and I believe you may believe it will be paid over, but you said it would; you did not say it might. If you had said it might, I would have had no objection at all.

The Chairman: Mr. Sinclair. No? Mr. Siddon.

Mr. Siddon: Mr. Chairman, it is not for casual or political reasons that we are asking these questions. We have to become a bit impatient with members opposite, as well, because we do

[Translation]

canadienne des ports est trompeur, monsieur Sinclair, et vous le savez très bien.

Le président: A l'ordre. Monsieur Cook, un instant. J'avais donné la parole à M. McRae, qui demandait un rappel au Règlement, et je veux que les membres du Comité se souviennent qu'avant de parler, la présidence doit leur donner la parole. De toute façon, vous avez dit ce que vous pensiez et je ne pense pas—un instant, monsieur McRae, s'il vous plaît—qu'il est dans l'intérêt du Comité, ou de la procédure parlementaire d'accuser le témoin de tromper le Comité, et je vous demanderais de mieux choisir vos termes. Entre temps, je vais donner à M. Sinclair l'occasion de répondre à l'accusation que vous avez portée contre lui.

Monsieur Sinclair.

Un rappel au Règlement, monsieur McRae.

M. McRae: Monsieur le président, j'ai invoqué le Règlement il y a un instant, pour savoir si la demande était recevable. Sans intervention de la présidence, M. Cook a répondu à mon rappel au Règlement et je ne lui ai pas demandé s'il avait raison de le faire. Je vous ai demandé s'il avait raison et j'en reviens au même rappel au Règlement.

Le président: Bien, alors je vais y répondre, monsieur McRae. Le sous-amendement a été rejeté. Nous ne pouvons plus discuter du sous-amendement, mais nous pouvons discuter de l'amendement car il n'a pas encore été adopté.

Monsieur Sinclair.

M. Sinclair: Monsieur le président, les propos tenus par M. Cook donnent à penser au Comité que je lui ai menti en toute connaissance de cause. Je voudrais dire tout à fait officiellement que je n'ai pas menti. Ce que j'ai dit, était vrai, tout à fait vrai, et je ne pourrais que dire la vérité au Comité.

Le président: Je demanderais à M. Cook de retirer ce qu'il a dit à propos de M. Sinclair.

M. Cook: Monsieur Sinclair, j'ai beaucoup de respect pour vous. Je n'ai pas dit que vous aviez menti. J'ai dit que vous aviez trompé le comité. Et lorsque vous avez dit, monsieur, que cet argent serait versé à la Société canadienne des ports, je pense que cela est trompeur puisque cela dépend entièrement de l'humeur du ministre des Finances. C'est ce que j'ai dit. Je retire ce que j'ai dit si vous y avez vu l'ombre d'une accusation de mensonge. Mais lorsque je dis que vous avez fait une déclaration trompeuse—et je crois que vous pensez peut-être que cet argent sera versé à la Société canadienne des ports, le fait demeure que vous avez dit que cela serait le cas; vous n'avez pas dit que cela pourrait être le cas. Si vous aviez dit que cela pourrait se faire, je n'y aurais vu aucune objection.

Le président: Monsieur Sinclair. Non? Monsieur Siddon.

M. Siddon: Monsieur le président, ce n'est pas à la légère ni pour des raisons politiques que nous posons cette question. Nous devons nous montrer un peu impatients avec les mem-

[Texte]

represent some interests that were brought from our part of the country, not in any attempt to delay the committee but to make legitimate points on behalf of those we represent.

Now, the matter of the financial arrangements and the transitional financial arrangements is very important. Mr. Sinclair has clarified that all of the funds, except those that are held in the form of government securities, will in fact be transferred to the Canada Ports Corporation if the Minister of Finance approves. That is what the bill says, and we recognize that. But we have just received at this committee, Mr. Chairman, a telegram signed by the Mayor of the City of Vancouver, and Mr. Cecil Cosulich, Chairman of the Vancouver Economic Advisory Commission, that bears on this point, because it has to do with the extent to which the financial arrangements impinging upon the operation of the port they are concerned about, the Port of Vancouver, will be altered by this bill. That encompasses the question of what happens to any residual funds in the present accounts, whether or not they will be paid over and proportionally distributed to the new local port corporations that continue to operate and provide jurisdiction over ports like the Port of Saint John or the Port of Vancouver, and whether they are going to get their fair share of these residuals, whether a new set of books is going to be set up.

Mr. Chairman, I must read into the record a portion of the telegram we received today from Mayor Harcourt and Mr. Cosulich, which states—I think it is important because it makes a point—that they must express concern. I am reading from the bottom of the first page of the telegram. They must express concern with regard to:

... certain areas where it appears that the principle of increased local autonomy may be seriously compromised, with specific respect to the financial arrangements in C-92. Clause 36 states that:

I know this deals with Clause 36, but the present clause is also pertinent to the same point.

... states that: the minister and the Minister of Finance may, with the approval of the Governor in Council, require the corporation to pay to the Receiver General as revenues of Canada so much of the money administered by it as the minister and the Minister of Finance consider to be in excess of the amount required for the purposes of the corporation.

And going on from the telegram:

In our view, this provision could significantly undermine the ability of the local port management to undertake longer term planning for major port development. The case of Vancouver, where the port management, in consultation, with port users, the City of Vancouver, and the community as a whole, is developing a 30 year master plan, from which capital plans and other programs will be developed, stands as a case in point. Endeavours of this scale clearly require a strong capital reserve.

[Traduction]

bres du comité de l'autre côté de cette table car nous représentons les intérêts de certaines régions du pays et nous posons ces questions non pas dans le but de retarder les travaux du comité mais dans le but de soulever des points légitimes au nom de ceux que nous représentons.

Or la question des dispositions financières et des dispositions financières provisoires est très importante. Monsieur Sinclair a précisé que tous les fonds, à l'exception de ceux qui sont détenus sous forme de titre, seront en fait versés à la société canadienne des ports si le ministre des Finances en approuve le principe. C'est ce que stipule le projet de loi et nous devons l'accepter. Mais nous venons de recevoir, monsieur le président, un télégramme signé du maire de Vancouver et de M. Cecil Cosulich, président de la Commission économique consultative de Vancouver qui porte précisément sur ce point; il se demande dans quelles mesures ces dispositions financières ne vont pas empiéter sur l'exploitation du port de Vancouver. Il se demande également ce qu'il adviendra du solde des comptes actuels, s'ils seront versés et distribués proportionnellement aux nouvelles sociétés de port locales qui continueront à être exploitées et qui auront compétence à des ports comme le port de Saint-Jean ou le port de Vancouver et s'ils vont obtenir une part équitable de ce solde, et si de nouveaux comptes seront tenus.

Monsieur le président, je voudrais que l'on consigne au procès-verbal une partie du télégramme que nous avons reçu aujourd'hui du maire M. Harcourt et de M. Cosulich—et je crois que c'est important car il soulève un point important exprimant leur préoccupation. Je vais lire à partir du bas de la première page du télégramme. Ils expriment leur inquiétude à propos:

... de certains secteurs où il semble que le principe de l'autonomie locale accrue soit sérieusement compromis compte tenu des dispositions financières du projet de Loi C-92. L'article 36 dit ceci:

Je sais que cela traite de l'article 36, mais l'article actuel vaut également.

... l'article 36 dit ceci: Le ministre et le ministre des Finances peuvent, sous réserve de l'approbation du gouverneur en conseil, exiger que la Société verse au receveur général, à titre de recettes, la part des fonds qu'elle gère qui, à leur avis, excède la somme nécessaire à ses fins.

Revenons-en au télégramme:

À notre avis, cette disposition pourrait sérieusement amoindrir la possibilité pour la direction des ports locale d'entreprendre une planification à plus long terme pour tous travaux portuaires importants. On peut citer à titre d'exemple le cas de Vancouver, où la direction du port, en consultation avec ses usagers, c'est-à-dire la ville de Vancouver, et la collectivité en général, est en train de mettre sur pied un plan s'échelonnant sur 30 ans qui permettra de concevoir des

[Text]

So the point of that portion of the telegram, Mr. Chairman, is that the advisory council, represented by Mr. Cecil Cosulich, and the Mayor of the City of Vancouver, are concerned as to the disposition of funds presently administered under the National Harbours Board legislation by the Minister of Transport and deposited to the Receiver General in the special account.

I have asked the question, and I do not think Mr. Sinclair has answered it yet: without knowing how large this residual amount is, which I am surprised at because I think on a month-to-month basis we should know roughly what is in the accounts, I think it is very important that this committee and interested individuals like Mayor Michael Harcourt know what portion of those residual funds will go back into the specific account of the local port corporation which is responsible for managing the Port of Vancouver. I would like to have that question answered, sir.

• 1735

The Chairman: Well, I am afraid that Mr. Sinclair has already told us that he did not know the precise amount and that it is a fluctuating amount in any case. I do not know how often it fluctuates but it could be on a daily basis, I suppose.

In any case, the reference in the telegram is to page 21 and it is actually proposed Section 36 of Clause 13, which we have already passed. Therefore, we cannot go back to discussion on that particular clause.

Mrs. Mitchell also wants to speak in this regard, and Mr. Mazankowski. Mrs. Mitchell.

Mrs. Mitchell: Thank you, Mr. Chairman. I am not sure of the procedure, I had several questions to raise in relation to this telegram. I would like to note that I think in fairness the beginning of the telegram should also be read into the record which is the more positive part of it.

The Chairman: I had proposed, Mrs. Mitchell, because you gave me notice, to give you the opportunity to do that, and it is my determination that the proper place to do that is after we have completed the clause-by-clause study and go back to the beginning of the bill.

Mrs. Mitchell: I will hold my comments and questions until then.

The Chairman: Okay, but I do intend to give you the opportunity.

Mr. Siddon: I have two outstanding questions, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I simply want to record my support for the questions that Mr. Siddon has put before the committee. I think they are fairly fundamental and if what

[Translation]

projets d'investissements. Il est évident qu'une entreprise de cette ampleur nécessite des capitaux importants.

Ce que dit en fait cette partie du télégramme, monsieur le président, c'est que le conseil consultatif, représenté par M. Cecil Cosulich et le maire de la ville de Vancouver sont préoccupés quant à la destination des fonds administrés à l'heure actuelle, en vertu de la loi sur le Conseil des ports nationaux, par le ministre des Transports et déposés dans le compte spécial auprès du receveur général.

J'ai posé une question et je ne pense pas que M. Sinclair y ait répondu: sans savoir quelle est l'importance de ce solde, ce qui me surprend, car nous devrions savoir grosso modo ce qui figure dans ce compte chaque mois, je crois qu'il importe que ce comité et toute personne intéressée, telle que le maire Michael Harcourt, sache quelle fraction de ce solde sera versée au compte spécial de la société de ports locale responsable de l'exploitation du port de Vancouver. Je voudrais que vous répondiez à cette question, monsieur.

Le président: Bien, j'ai l'impression que M. Sinclair nous a déjà dit qu'il n'en connaissait pas le montant précis et que de toute façon ce montant n'est jamais le même. Je ne le sais pas quelle est la fréquence des fluctuations, mais je suppose que ce montant pourrait varier de jour en jour.

De toute façon, le télégramme fait allusion à la page 21; il s'agit du projet d'article 36 de l'article 13 que nous avons déjà adopté. Par conséquent, nous ne pouvons plus discuter de cet article.

M^{me} Mitchell voudrait également prendre la parole puis M. Mazankowski. Madame Mitchell.

Mme Mitchell: Merci, monsieur le président. Je ne suis pas sûr de la façon dont il faut procéder mais j'ai plusieurs questions à poser à propos de ce télégramme. Je voudrais faire remarquer que le début du télégramme devrait, en toute équité, être consigné au procès-verbal puisqu'il s'agit de sa partie la plus significative.

Le président: Je m'étais dit, madame Mitchell, avant que vous ne m'en parliez, que je vous donnerais l'occasion de le faire et je pense que vous pourrez le faire après que nous ayons terminé l'étude article par article du projet de loi et que nous reviendrons au début du projet de loi.

Mme Mitchell: Je réserverai donc mes commentaires et mes questions pour le moment.

Le président: Bien, mais j'ai l'intention de vous en donner l'occasion.

M. Siddon: Il me reste deux questions à poser, monsieur le président.

Le président: Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Monsieur le président, je voudrais simplement m'associer à M. Siddon. Les questions qu'il a posées devant le comité sont, à mon avis, d'une importance capitale et

[Texte]

we are talking about here is the establishment of a central banking concept and a series of debits and credits, I think that information should be made available to this committee. I think, given the expressed concern that has been made by Mr. Siddon and Mr. Cook time and time again on behalf of the very large constituency they represent, and I think as well Mrs. Mitchell, and given the fact that we are going into the new concept of a central banking authority, it would seem to me incumbent upon the administrator or the minister to give the kind of information that Mr. Siddon is seeking.

It may very well clear the air and provide the sense of comfort that may be necessary for the people of Vancouver, the advisory council, to look at this legislation in a different light.

The wire that has been received is clearly an expression of concern. They want some matters clarified and I think the clarification would come if Mr. Siddon's questions were answered.

The Chairman: Just in response to that remark, I certainly have no objection to the question. All I was referring to was the fact that the witness said he did not have the precise amount of that figure today. I think he has now indicated to me that he has some information that he can provide. Mr. Sinclair.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, the special account is really just the normal bank account of the corporation, which at December 31, 1981, had a figure of \$1,749,000.

Mr. Mazankowski: Well, Mr. Chairman, we are going into a different concept here, and I go back to Mr. Sinclair's earlier answers wherein he said that a central bank account will be established on a series of debits and credits which will be . . . if money is drawn from Vancouver, it will be signified as a credit. At least that is what I understood.

Now he is shaking his head in the negative. Either I have been—

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, Mr. Mazankowski is on the wrong subject. This has nothing to do with the central bank account discussion that we had the other day.

Mr. Mazankowski: Am I to take it then that this is simply the operating funds of the National Harbours—

Mr. Sinclair: Yes, sir.

Mr. Mazankowski: —being transferred . . .

Mr. Sinclair: The operating funds of the National Harbours Board are deposited into a special account.

Mr. Mazankowski: And the two are separate, is that it?

Mr. Sinclair: Yes, sir.

The Chairman: All right, Mr. Siddon.

[Traduction]

si nous sommes en train de parler du nouveau concept de centralisation bancaire et de toute une série de débits et de crédits, je pense que ce comité devrait obtenir les renseignements nécessaires. Compte tenu des préoccupations exprimées par M. Siddon et M. Cook à de nombreuses reprises au nom du grand nombre d'électeurs qu'ils représentent, ainsi que M^{me} Mitchell, et compte tenu du fait que nous abordons un nouveau concept de centralisation bancaire, il me semble que l'administrateur ou le ministre devrait donner à M. Siddon les renseignements qu'il cherche à obtenir.

Cela pourrait peut-être clarifier certains points et permettre à la population de Vancouver et au conseil consultatif de voir cette loi sous un jour différent.

Il est évident que le télégramme reçu exprime certaines préoccupations. Ceux qui l'ont envoyé veulent que certains points soient précisés et cela pourrait se faire si une réponse était donnée aux questions posées par M. Siddon.

Le président: Pour répondre à cette remarque, je ne m'oppose absolument pas à ce que cette question soit posée. Tout ce que je disais c'est que le témoin a dit qu'il ne savait pas quel en était le chiffre précis. Je crois qu'il vient de m'indiquer qu'il dispose maintenant de renseignements qu'il peut vous fournir. Monsieur Sinclair.

M. Sinclair: Monsieur le président, le compte spécial est en réalité le compte bancaire normal de la société qui s'élevait au 31 décembre 1981 à \$1,749,000.

M. Mazankowski: Alors, monsieur le président, il s'agit d'un concept tout à fait différent et je voudrais revenir aux réponses données plus tôt par M. Sinclair lorsqu'il a dit qu'un compte bancaire centralisé serait ouvert dans lequel figurerait toute une série de débits et de crédits qui . . . Si de l'argent est tiré du compte de Vancouver, il sera inscrit à la colonne crédit. Du moins c'est ce que j'ai compris.

Et maintenant il dit non de la tête. J'ai soi été . . .

M. Sinclair: Monsieur le président, M. Mazankowski n'est pas sur la même longueur d'onde. Cela n'a rien à voir avec la discussion sur le compte bancaire centralisé que nous avons eue l'autre jour.

M. Mazankowski: Dois-je comprendre alors qu'il s'agit uniquement des crédits d'exploitation du conseil des ports nationaux . . .

M. Sinclair: Oui, monsieur.

M. Mazankowski: . . . qui sont transférés . . .

M. Sinclair: Les crédits d'exploitation du Conseil des ports nationaux sont déposés à un compte spécial.

M. Mazankowski: Et les deux comptes sont des comptes distincts n'est-ce pas?

M. Sinclair: Oui, monsieur.

Le président: Bien, monsieur Siddon.

[Text]

• 1740

Mr. Siddon: Yes, the questions that I asked of Mr. Sinclair have been partly answered. He has indicated this is the general operating account. There was some \$479,000 in that account at the end of the last calendar year.

The Chairman: I think he said \$1,749,000.

Mr. Siddon: Could I have that again, please?

The Chairman: It was \$1,749,000, I believe.

Mr. Siddon: The amount was \$1,749,000. Now, I asked him how this money would be proportioned when it was transmitted through Canada Ports Corporation among the various local port corporations. I gather, he has made it clear that it would not be deposited to the new central bank account, which would only be used for revenues earned by the local port corporations. But how would these residual amounts, whether it be \$1.7 million or some other amount, upon transition, how would they be divided between the Canada Ports Corporation and the local port corporations, which are presumably going to operate their own financial affairs, although that has not maybe been clearly stated before this committee?

Second, what happens to the government securities that he referred to and how large are they?

The Chairman: Mr. Sinclair.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, as I said before, separate accounts, bookkeeping accounts, accounting records, are kept for each and every port and each and every port will maintain those separate records of account. Only the name of the corporation is being changed. That is how the funds or the accounts will be dealt with.

Some hon. Members: Question.

Mr. Siddon: So the special account is the account where the money is deposited but the records will show how that is to be distributed between the various corporations. What is the amount of the government securities?

The Chairman: Mr. Sinclair, do you know that?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, as of December 31, 1981, there were short-term securities of a value of \$120,160,000 and investments of a longer-term nature of \$81,778,000.

The Chairman: Thank you, Mr. Sinclair.

Mr. Siddon: Thank you.

Some hon. Members: Question.

Amendment agreed to.

The Chairman: The amendment is agreed to on division. Mr. Flis has a second amendment to propose.

Mr. Flis: The second amendment, Mr. Chairman, is just a number change because we have added proposed subsection (2). The next, proposed subsection (2), will change to proposed subsection (3).

[Translation]

M. Siddon: Oui, les questions que j'ai posées à M. Sinclair ont reçu une réponse partielle. Il a dit que c'était le compte général d'exploitation, et qu'il s'y trouvait là \$479,000 à la fin de la dernière année civile.

Le président: Je crois qu'il a parlé de 1,749 mille dollars.

M. Siddon: Pourriez-vous répéter cela, s'il vous plaît?

Le président: Je crois qu'il a parlé de 1,749 mille dollars.

M. Siddon: La somme en compte s'élevait à 1,749,000 dollars. Je lui ai demandé comment cette somme serait répartie entre les différentes Sociétés de port locales lorsqu'elles seraient transférées par la Société canadienne des ports. Il m'a assuré qu'elle ne serait pas déposée au nouveau compte de la banque centrale, qui ne serait utilisé que pour les recettes des Sociétés de port locales. Mais comment ces sommes, quels que soient leurs montants—qu'il s'agisse de 1,7 million de dollars ou de tout autre montant—seront-elles réparties, lors de leur transfert, entre la Société canadienne des ports et les Sociétés de port locales, qui vont probablement gérer leurs propres finances, encore que ceci n'ait pas encore été clairement énoncé devant ce Comité?

En outre, qu'advient-il des fonds publics dont il a parlé, et de quel ordre sont-ils?

Le président: Monsieur Sinclair.

M. Sinclair: Comme je l'ai déjà dit, monsieur le président, chaque port aura ses propres comptes, ses propres livres comptables, ses propres archives comptables et chaque port fera sa propre comptabilité. La Société ne fait que changer de nom. C'est sur cette base que seront gérés les fonds et tenus les livres.

Des voix: La question!

M. Siddon: Le compte spécial est donc celui où les fonds sont déposés, mais les écritures montreront comment ils seront répartis entre les différentes sociétés. A combien s'élèvent les fonds publics?

Le président: Le savez-vous, monsieur Sinclair?

M. Sinclair: Monsieur le président, le 31 décembre 1981, les fonds publics à court terme s'élevaient à 120,160,000 dollars et, les investissements à plus long terme s'élevaient à 81,778,000 dollars.

Le président: Je vous remercie, monsieur Sinclair.

M. Siddon: Je vous remercie.

Des voix: La question!

L'amendement est adopté.

Le président: L'amendement est adopté à la majorité. M. Flis a un deuxième amendement à proposer.

M. Flis: Le deuxième amendement, monsieur le président, ne porte que sur une nouvelle numérotation, car nous avons ajouté le projet de sous-paragraphe (2). Le projet de sous-paragraphe (2) doit donc être numéroté (3).

[Texte]

So I move that Clause 28 be amended by striking out line 10 on page 54 and substituting the following:

(3) All obligations and liabilities referred

The Chairman: It is moved by—

Mr. Forrestall: You use the plural in there, do you?

Mr. Flis: Yes.

Mr. Mazankowski: Your amendment does not refer to obligations.

Mr. Flis: There should be an *s* on obligation.

The Chairman: Put an *s*.

Mr. Mazankowski: We have to be very careful about these things.

The Chairman: In other words, we are simply changing the numbers with this amendment.

Amendment agreed to.

Clause 28 as amended agreed to.

On Clause 29

The Chairman: Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Clause 29 should, in fact, read, Mr. Chairman: The members of the National Harbours Board shall cease to hold office on the day on which this Act comes into force. It is just a comment.

An hon. Member: Question.

Clauses 29 and 30 agreed to.

On Clause 31

The Chairman: I have notice of a government amendment to Clause 31.

Mr. Flis.

Mr. Flis: Mr. Chairman, this is just to have the two official languages coincide. Therefore, I move that the French version of Clause 31 of Bill C-92 be amended by striking out lines 4 and 5 on page 55 and substituting the following:

a) déterminer lesquels des ports non constitués satisfont aux conditions prévues.

• 1745

Amendment agreed to.

Clause 31, as amended, agreed to

Clauses 32 and 33 agreed to.

The Chairman: I will now call the title of the bill.

At this point, I would ask Mrs. Mitchell to make the comments she wished to make with regard to the communications from the Mayor of Vancouver. Then I will call on Mr. Forrestall. Mrs. Mitchell, please.

[Traduction]

Je propose donc que l'article 28 soit modifié en supprimant la ligne 4, page 54, et en la remplaçant par:

(3) Exécution des obligations prévues aux

Le président: Proposé par . . .

M. Forrestall: Vous utilisez le pluriel ici, n'est-ce pas?

M. Flis: Oui.

M. Mazankowski: Votre amendement ne mentionne pas les obligations.

M. Flis: Il faudrait mettre *ses* devant obligations.

Le président: Mettez *ses*.

M. Mazankowski: Nous devons faire très attention à ces détails.

Le président: Cet amendement revient donc simplement à changer le numéro de page.

L'amendement est adopté.

L'article 28 tel qu'amendé est adopté.

Nous passons à l'article 29.

Le président: Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: L'article 29 devrait être libellé comme suit, monsieur le président: Les membres du Conseil des ports nationaux cessent d'occuper leurs postes à compter de la date d'entrée en vigueur de la présente loi. C'est simplement une observation.

Une voix: La question!

Les articles 29 et 30 sont adoptés.

Nous passons à l'article 31.

Le président: Le gouvernement propose un amendement à l'article 31.

Monsieur Flis.

M. Flis: Il s'agit simplement de faire correspondre les deux langues officielles, monsieur le président. Je propose donc que l'on modifie la version française de l'article 31 du Bill C-92 en supprimant les lignes 4 et 5 page 55 et en les remplaçant par ce qui suit:

a) déterminer lesquels des ports non constitués satisfont aux conditions prévues.

L'amendement est adopté.

L'article 31 tel qu'amendé est adopté.

Les articles 32 et 33 sont adoptés.

Le président: Je vais maintenant mettre en discussion le titre de la loi.

Je voudrais demander maintenant à M^{me} Mitchell de présenter les observations qu'elle avait l'intention de faire sur les communications du maire de Vancouver, et je donnerai ensuite la parole à M. Forrestall. Madame Mitchell, c'est à vous.

[Text]

Mrs. Mitchell: Mr. Chairman, I would like to read into the record the remainder of the Telex from Vancouver—can we just have it appended?

The Chairman: Is it agreed that the telegram be appended to this day's proceedings?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: All right. Mrs. Mitchell.

Mrs. Mitchell: I wonder if we could have some clarification, because this is a very crucial point to the City of Vancouver and to all of us who are concerned about the Port of Vancouver, and I am sure other ports as well. Last night I think it was qualified, to my satisfaction anyway, that a port would be guaranteed, if you like, the amount of money that they needed and that was approved in an annual budget for their operating expenses out of their income, and they also would have the money that was approved by the parent corporation for a six-year plan. I am sorry that at that time I did not raise the question of the 30-year plan, which is a major undertaking going on in the Vancouver region at this time, involving a very complex process and a lot of people. We believe, in that region, that the 30-year plan is really very important; it has to do with a lot of planning for future land use and access and a number of things that all municipalities, I know, will be concerned about.

I would share the concern that has been expressed in this telegram if it is still judged, by Mr. Sinclair and the other officials, that this clause, which I know we have already debated, means that surplus funds that the City of Vancouver may bank, over and above the six-year plan in the operating budget, could be removed. They would be under the control of the parent corporation and could be removed by the Minister of Finance, so that these funds, in effect, would not be available for a long-range plan, a plan much longer than the six-year plan. I would like to have a clarification of this matter and to know what kinds of guarantees the city would have—and the region, it is not just the city, of course, it is the whole region—that funds would be available from their incomes and also, of course, from the approval of additional loans for a 30-year plan, which, presumably, the parent corporation would have approved as well.

The Chairman: Mr. Sinclair.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, I think it would be reasonable to state that I cannot imagine a port having surplus funds for longer than a future period of six years, or having funds that would sustain a capital program beyond the six-year capital program. I think that would be an extraordinary cash accumulation. For example, if you were to examine the capital program over the next six years for the Port of Vancouver, I think you would find that they would utilize all their funds, and then some, for the capital projects that they now have in their particular plan.

[Translation]

Mme Mitchell: Monsieur le président, je voudrais consigner au procès-verbal le reste du télex de Vancouver. Pouvons-nous le faire figurer en annexe?

Le président: Êtes-vous d'accord pour que le télégramme figure en annexe du compte rendu des débats d'aujourd'hui?

Des voix: D'accord.

Le président: Très bien. Madame Mitchell.

Mme Mitchell: J'aimerais demander un éclaircissement d'une importance capitale pour la ville de Vancouver, pour tous ceux d'entre nous qui se préoccupent de son sort et, sans doute aussi, pour d'autres ports. On nous a assuré hier soir, à ma satisfaction tout au moins, que chaque port recevrait la somme nécessaire pour assurer ses frais d'exploitation qui sera prélevée sur ses recettes après approbation dans son budget annuel, et qu'il recevrait également les fonds approuvés par la société-mère pour un plan de six ans. Je regrette de ne pas avoir soulevé à ce moment-là la question du plan de 30 ans, qui a été mis en place pour la région de Vancouver, qui porte sur des travaux considérables et intéresse un grand nombre de gens. Nous accordons, dans la région, la plus grande importance à ce plan de 30 ans, qui comprend une planification considérable pour l'utilisation des terres, les voies d'accès et d'autres questions, qui intéressent les municipalités au plus haut chef.

Je partagerais l'inquiétude des auteurs de ce télégramme si M. Sinclair et les autres fonctionnaires jugeaient que cet article, dont nous avons déjà discuté, signifie que les fonds que pourrait amasser la ville de Vancouver en sus de ceux affectés au plan de six ans, dans le budget d'exploitation, tomberaient sous le contrôle de la société-mère, pourraient lui être enlevés par le ministre des Finances et ne seraient donc plus disponibles pour un plan de longue durée, au-delà du plan de six ans. J'aimerais une explication sur ce point et je voudrais également savoir le genre de garanties qu'aurait la ville—et il ne s'agit pas que la ville, mais bien de la région toute entière—garanties l'assurant de la disposition des fonds provenant de ses revenus et également, bien entendu, de l'approbation d'emprunts supplémentaires pour un plan de 30 ans approuvé auparavant j'imagine, par la société-mère.

Le président: Monsieur Sinclair.

M. Sinclair: Tout d'abord, j'aimerais vous faire remarquer, monsieur le président, qu'il m'est difficile d'imaginer qu'un port disposerait de fonds excédentaires pour une période de plus de six ans, ou des fonds suffisamment importants pour permettre un programme d'investissement qui dépasserait le programme d'investissement de six ans. Ce serait une thésaurisation sans précédent. Si vous examinez le programme d'investissement du Port de Vancouver pour les six prochaines années, vous pourriez constater, je crois, que tous les fonds dont il dispose iront aux projets d'investissement prévus dans le cadre de ce plan.

[Texte]

• 1750

As the minister has said, and as I have said repeatedly, we do not expect ports to be huge generators of surplus cash, not in a capital-intensive business. The only reason we have very handsome funds on hand at the present time is because the government has forgiven the National Harbours Board the repayment of certain extensive debts which are approximating half a billion dollars and has not required the money to be repaid to the federal treasury. Therefore the ports are starting off in an extremely good financial position to sustain their capital programs. It is much more advantageous for us to have them in that position than to have that money repaid to the federal treasury.

The Chairman: Mrs. Mitchell.

Mrs. Mitchell: I wonder whether Mr. Sinclair could explain the decision-making process, how the plans would be implemented for a 30-year plan, and how the funding would be allocated.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, we encourage the ports to develop master plans for 20 to 30 years into the future so they will have an indication of the direction in which their investment will lead them.

In terms of the business-planning process and because of the changing nature of things, we do not believe we can effectively plan into the future in terms of approved capital plans for a period longer than five to six years. Circumstances change too much. So we only approve five- or six-year plans, which are of a rolling nature and are updated each year.

The Chairman: Thank you. Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, earlier on I indicated that I would like to ask a simple question which has to do with the French translation, but if Mr. Cook wishes to say something further on the telegram, that is fine. My question was whether or not someone can tell us whether the two versions, the versions in both official languages, in fact are the same.

The Chairman: Mr. Lefebvre.

Mr. D. Lefebvre: Mr. Chairman, it is my opinion that the two versions are the same. It is to be noted that neither is a mere translation of the other; it is the result of parallel drafting by two draftsmen, one Francophone and one Anglophone draftsman.

The Chairman: Thank you.

Title agreed to.

The Chairman: Shall I report the bill, with amendments, to the house? Mr. Corbin.

Mr. Corbin: Mr. Chairman, I would like to make the following motion, seconded by Mr. Campbell:

That Bill C-92, An Act to amend the National Harbours Board Act, the Government Harbours and Piers Act, the Harbour Commissions Act, the Canada Shipping Act and the

[Traduction]

Comme l'a dit le ministre, et je l'ai répété à de nombreuses reprises, nous n'attendons pas des ports, industrie utilisatrice de gros capitaux, qu'ils produisent beaucoup d'excédents de capitaux. La seule raison pour laquelle nous disposons de coquettes sommes à l'heure actuelle, c'est que le gouvernement a radié certaines grandes dettes du Conseil des ports nationaux, qui totalisaient environ un demi milliard de dollars, et n'a pas exigé que cet argent soit versé au Trésor fédéral. C'est pourquoi les ports se trouvent dans une excellente position financière de départ pour alimenter leurs programmes d'investissements. Nous avons tout avantage à ce qu'ils soient dans cette position, plutôt que de leur faire rembourser ces sommes au Trésor fédéral.

Le président: M^{me} Mitchell.

Mme Mitchell: Est-ce que M. Sinclair pourrait nous expliquer le processus décisionnel, la façon dont le projet serait mis en oeuvre pour une période de 30 ans et la façon dont se ferait l'affectation des fonds.

M. Sinclair: Monsieur le président, nous encourageons les ports à préparer des plans directeurs pour 20 ou 30 ans, afin qu'ils sachent quelle orientation donner à leurs investissements.

Mais en ce qui concerne la planification de détail, et compte tenu de l'évolution rapide des choses, nous ne croyons pas pouvoir envisager l'avenir en termes d'investissements approuvés, pour une période dépassant cinq à six ans. Il y a trop de fluctuations, et nous nous contentons d'approuver des plans établis pour cinq ou six ans, qui peuvent être reportés et qui sont révisés chaque année.

Le président: Je vous remercie. Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Je vous ai fait savoir, monsieur le président, que j'aimerais poser une question très simple et qui porte sur la traduction française, mais cela ne presse pas, et j'attendrai si M. Cook veut reprendre le sujet du télégramme. Je voulais simplement demander si les versions dans les deux langues officielles sont identiques.

Le président: Monsieur Lefebvre.

M. D. Lefebvre: Je crois pouvoir dire, monsieur le président, que les deux versions sont identiques. Je voudrais vous faire remarquer qu'il ne s'agit pas de simples traductions, qu'elles ont été rédigées parallèlement par deux spécialistes, un francophone et un anglophone.

Le président: Je vous remercie.

Le titre est adopté.

Le président: Voulez-vous que je fasse rapport du bill amendé devant le Parlement? Monsieur Corbin.

M. Corbin: Monsieur le président, je voudrais présenter la motion suivante, appuyée par M. Campbell:

Il est recommandé que le Bill C-92, Loi modifiant la Loi sur le Conseil des ports nationaux, la Loi sur les ports et jetées de l'État, la Loi sur les Commissions de ports, la Loi sur la

[Text]

Fishing and Recreational Harbours Act be reprinted for use of the House of Commons at Report Stage.

Motion agreed to.

The Chairman: It might be of interest to the committee—my clerk has just passed me a note—that we have just completed, since the beginning of this session of Parliament, the 122nd meeting of this committee excluding those we had when we were examining out of Ottawa certain transport installations and problems.

I want to take this opportunity to thank Mr. Sinclair, Mr. Lefebvre and Mr. Watt for their diligent appearances before this committee.

Some hon. Members: Hear, hear!

The Chairman: It is my opinion that they have been excellent witnesses and I think we are fortunate indeed to have people of their calibre serving the public of Canada.

Mr. Cook and Mr. Flis.

• 1755

Mr. Cook: I would like to say to you personally, sir, despite my adversarial position and total deploring of the bill, and despite your political affiliation, that I feel you have been straightforward; you have been honest; you have been a first rate, fair Chairman. I compliment you on that, sir, and admire you for the work you have done in this committee during these hearings.

Some hon. Members: Hear, hear!

The Chairman: Mr. Cook, thank you very much. That is much appreciated. If I can be fair, that is all I can ask, I guess.

Mr. Flis.

Mr. Flis: Mr. Chairman, on behalf of the minister, I would like to thank all the members from all three parties for working so diligently and so conscientiously in getting this bill to this stage. I think all the interventions were genuine. I want to thank the members for their patience because people do represent various regions of Canada and this is what makes legislation better and stronger.

On behalf of the minister I want to thank all the members from all three parties.

The Chairman: Mr. Flis, I second that and I too want to add my thanks to the committee for making the job of chairman easy.

Thank you very much. The meeting is adjourned to the call of the Chair. There will be no meeting of this committee tomorrow.

An hon Member: It was not always easy.

The Chairman: Easier.

[Translation]

marine marchande et la Loi sur les ports de pêche et plaisance soit réimprimé aux fins d'être présenté à la Chambre des communes.

La motion est adoptée.

Le président: Le greffier vient de me remettre un mot qui vous intéressera peut-être: C'était aujourd'hui la 122ième séance du Comité depuis le début de la session parlementaire, à l'exclusion des séances en cours de voyage, lorsque nous avons examiné certaines installations de transport et autres problèmes.

Je voudrais, à ce propos, remercier MM. Sinclair, Lefebvre et Watt de la coopération et de la diligence dont ils ont fait preuve envers le Comité.

Des voix: Bravo, bravo!

Le président: Ils ont fait preuve de grandes qualités et c'est un privilège d'avoir des gens de cette qualité au service du public.

M. Cook et M. Flis.

M. Cook: Je voudrais m'adresser personnellement à vous, monsieur, pour vous dire que malgré notre affiliation politique et bien que nous ne soyons pas dans le même camp et que je désapprouve entièrement le bill, je veux rendre hommage à votre droiture, à votre honnêteté et aux qualités qui font de vous un excellent président. J'admire le travail que vous avez accompli au sein du Comité, pendant ses audiences, et je veux vous en complimenter.

Des voix: Bravo! Bravo.

Le président: Je vous remercie beaucoup, monsieur Cook, vous me touchez beaucoup. Si je suis parvenu à être impartial, j'en suis heureux.

Monsieur Flis.

M. Flis: Monsieur le président, au nom du ministre, je voudrais remercier tous les membres des trois partis pour avoir mis tant d'application et d'efforts à la rédaction de ce projet de loi. Toutes les interventions ont été marquées du sceau de la franchise, et je voudrais remercier les membres du Comité de la patience dont ils ont fait preuve, car les gens représentent différentes régions du Canada et c'est cette diversité d'intérêts qui fait la force de la loi.

Au nom du ministre, je remercie les députés des trois partis.

Le président: Je souscris à votre déclaration, monsieur Flis, et je voudrais me joindre à vous pour remercier le Comité, qui a rendu ma tâche si légère.

Merci beaucoup, je déclare la séance levée, le Comité ne se réunira pas demain.

Une voix: Cela n'a pas toujours été facile.

Le président: Bah, on en a vu d'autres!

APPENDIX 'TRPT-31'

Mr. Maurice A. Dionne, Chairman Parliament Committee on Transport

Government of Canada - Attn: Miss Santosh Sirpaul

Ottawa Ont.

Clerk to Committee on Transport

Copy to Mr. Gordon Sinclair - Marine Administrator - Transport Canada

Review of Bill C-92 and proposed amendments

As you know, the City of Vancouver, port users, and the community as a whole has been very supportive of recent initiatives to confer more operational, administrative and financial autonomy to NHB Ports (specifically, the Port of Vancouver), and has expressed this support in an official brief presented last summer to the Minister of Transport.

Bill C-92 (An Act to amend the National Harbours Board Act... etc.) currently before the Committee on Transport, states as a basic goal the intention of providing local Port Corporations with "...a high degree of autonomy for the management and operation of ports at which they are established, consistent with the responsibility of the Minister to ensure the integrity and efficiency of the National Ports System and the optimum deployment of resources." We are pleased to observe that the Committee on Transport has indeed been striving to give effect to this basic principle in the new Act. A strong measure of support from all elements of the local community can be anticipated, insofar as this principle is pursued in the new Legislation and the subsequent By-laws.

We must express some concern however, with regard to certain areas where it appears that the principle of increased local autonomy may be seriously compromised, with specific respect to the financial arrangements in C-92, Clause 36 (page 21) states that: "36. The Minister and the Minister of Finance may, with the approval of the Governor in Council, require the Corporation to pay to the Receiver General as revenues of Canada so much of the money administered by it as the Minister and the Minister of Finance consider to be in excess of the amount required for the purposes of the Corporation."

In our view, this provision could significantly undermine the ability of the local port management to undertake longer term planning for major port development. The case of Vancouver, where the port management, in consultation, with port users, the City of Vancouver, and the community as a whole, is developing a 30-year master plan, from which capital plans and other

programs will be developed, stands as a case in point. Endeavours of this scale clearly require a strong capital reserve.

In conclusion, may we re-iterate our strong support for the general effort to extend meaningful autonomy to Local Port Corporations, but at the same time emphasize the Committee seriously consider giving full expression to local port financial autonomy (insofar as is consistent with national objectives and requirements), which we believe to be the cornerstone of the new Act and without which our full support may be attenuated.

Mayor Michael Harcourt, City of Vancouver

and Mr. Cecil Cosulich, Chairman Vancouver Economic Advisory Commission

APPENDICE «TRPT-31»

Monsieur Maurice A. Dionne, Président du Comité des transports
Gouvernement du Canada - à l'attention de Mlle Santosh Sirpaul
Ottawa Ont. greffier du Comité des transports

Copie conforme à M. Gordon Sinclair, administrateur du transport maritime,
ministère des Transports

Etude du projet de loi C-92 et propositions d'amendements

Comme vous le savez, la municipalité de Vancouver, les usagers du port et l'ensemble de la collectivité ont accueilli très favorablement les récentes mesures destinées à assurer une plus grande autonomie opérationnelle, administrative et financière aux ports relevant du Conseil des ports nationaux, et notamment au port de Vancouver; la ville de Vancouver a exprimé son approbation dans un rapport officielle présenté l'été dernier au ministre des Transports.

Le projet de loi C-92, Loi modifiant la Loi sur le Conseil des ports nationaux, etc., est actuellement à l'étude devant le comité des Transports; ses objectifs premiers consistent notamment à conférer «aux sociétés de port locales une très grande marge d'autonomie dans l'administration et l'exploitation des ports à l'égard desquels elles ont été constituées, conforme cependant avec la responsabilité qu'a le Ministre d'assurer l'intégrité et l'efficacité du réseau portuaire national et le meilleur déploiement de ses ressources.» Nous constatons avec plaisir que le Comité des Transports s'est efforcé de faire aboutir concrètement ce principe fondamental dans la nouvelle loi. Celle-ci recevra l'approbation de tous les éléments de la collectivité locale à condition que ce principe soit repris dans la nouvelle loi et dans ses règlements d'application.

Nous devons cependant formuler certaines réseves à propos des domaines dans lesquels ce principe de plus grande autonomie locale risque d'être sérieusement compromis. En ce qui concerne particulièrement les modalités financières du projet de loi C-92, l'article 36 (page 21) stipule que «le Ministre et le ministre des Finances peuvent, sous réserve de l'approbation du gouverneur en conseil, exiger que la Société verse au receveur général, à titre de recettes, la part des fonds qu'elle gère qui, à leur avis, excède la somme nécessaire à ses fins».

A notre avis, cette disposition risque de constituer un obstacle considérable pour les gestionnaires de port qui voudraient planifier longtemps à l'avance les grands travaux d'aménagement portuaires. Ce risque se pose

particulièrement à Vancouver, où la direction du port élabore, en concertation avec les usagers, la ville et l'ensemble de la collectivité, un plan directeur de 30 ans auquel viendront se greffer les plans d'investissement et les autres programmes. Les entreprises de cette envergure nécessitent de solides disponibilités financières.

En conclusion, nous voudrions réitérer notre approbation du principe d'extension de l'autonomie des sociétés de port locales, tout en invitant instamment le Comité à envisager de donner tout son sens à l'autonomie financière des ports, sous réserve qu'elle soit conforme avec les objectifs et les impératifs de la politique nationale; à notre avis, cette autonomie constitue la pierre angulaire de la nouvelle loi, et sa disparition risque fort de compromettre notre approbation.

Michel Harcourt, maire de Vancouver

Cecil Cosulich, président du Comité consultatif économique de Vancouver



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Printing Office,
Supply and Services Canada,
45 Sacré-Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Imprimerie du gouvernement canadien,
Approvisionnement et Services Canada,
45, boulevard Sacré-Coeur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

WITNESSES—TÉMOINS

From the Department of Transport:

Mr. Gordon M. Sinclair, Administrator, Canadian Marine
Transportation Administration;

Mr. Denis Lefebvre, General Counsel.

Du ministère des Transports:

M. Gordon M. Sinclair, administrateur, Administration
canadienne du transport maritime;

M. Denis Lefebvre, avocat général.

HOUSE OF COMMONS

CHAMBRE DES COMMUNES

Issue No. 80

Fascicule n° 80

Tuesday, November 16, 1982

Le mardi 16 novembre 1982

Chairman: Maurice A. Dionne

Président: Maurice A. Dionne

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on**Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des*

Transport

Transports

RESPECTING:

Supplementary Estimates (B) 1982-83: Votes 45b, 50b
and 55b—Air Transportation Program under
TRANSPORT

CONCERNANT:

Budget supplémentaire (B) 1982-1983: crédits 45b, 50b
et 55b—Programme des transports aériens sous la
rubrique TRANSPORTS

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



First Session of the
Thirty-second Parliament, 1980-81-82

Première session de la
trente-deuxième législature, 1980-1981-1982

STANDING COMMITTEE ON
TRANSPORT

Chairman: Maurice A. Dionne

Vice-Chairman: Pierre Deniger

Benjamin	Corriveau
Berger	Ellis
Bockstael	Flis
Campbell (<i>LaSalle</i>)	Gass
Corbin	Harquail

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Maurice A. Dionne

Vice-président: Pierre Deniger

Messrs. — Messieurs

MacBain	Mitchell (M ^{me})
Mazankowski	Nowlan
McCain	Siddon
McDermid	Turner—(20)

(Quorum 11)

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 65(4)(b)

On Monday, November 8, 1982:

Mr. Nowlan replaced Mr. Fraser.

On Monday, November 15, 1982:

Mr. McKnight replaced Mr. Cook.

On Tuesday, November 16, 1982:

Mr. Gass replaced Mr. Forrestall;

Mr. Ellis replaced Mr. McKnight.

Conformément à l'article 65(4)b) du Règlement

Le lundi 8 novembre 1982:

M. Nowlan remplace M. Fraser.

Le lundi 15 novembre 1982:

M. McKnight remplace M. Cook.

Le mardi 16 novembre 1982:

M. Gass remplace M. Forrestall;

M. Ellis remplace M. McKnight.

ORDER OF REFERENCE

Monday, November 8, 1982

ORDERED,—That Transport Votes 1b, 10b, 35b, 45b, 50b, 55b, 60b, 65b and 80b for the fiscal year ending March 31, 1983, be referred to the Standing Committee on Transport.

ATTEST:

ORDRE DE RENVOI

Le lundi 8 novembre 1982

IL EST ORDONNÉ,—Que les crédits 1b, 10b, 35b, 45b, 50b, 55b, 60b, 65b et 80b, Transports, pour l'année financière se terminant le 31 mars 1983, soient déferés au Comité permanent des transports.

ATTESTÉ:

Le greffier de la Chambre des communes

C.B. KOESTER

The Clerk of the House of Commons

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, NOVEMBER 16, 1982

(123)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 9:40 o'clock a.m. this day, the Chairman, Mr. Dionne (*Northumberland—Miramichi*), presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Bockstael, Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Ellis, Flis, Gass, Mazankowski, McCain, McDermid, Nowlan, Siddon and Turner.

Witnesses: From the Department of Transport: Mr. Gordon M. Sinclair, Administrator, Canadian Air Transportation Administration; Dr. Steve Sebstyan, Director General, Airports and Construction and Mr. Richard P. St. John, Deputy Administrator, Canadian Air Transportation Administration.

The Order of Reference, dated Monday, November 8, 1982, being read as follows:

ORDERED,—That Transport Votes 1b, 10b, 35b, 45b, 50b, 55b, 60b, 65b and 80b for the fiscal year ending March 31, 1983, be referred to the Standing Committee on Transport.

By unanimous consent, the Committee considered Votes 45b, 50b and 55b—Air Transportation Program under TRANSPORT.

The witnesses answered questions.

At 12:00 noon the Committee adjourned until 9:30 o'clock a.m., Thursday, November 18, 1982.

PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 16 NOVEMBRE 1982

(123)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 9h40 sous la présidence de M. Dionne (*Northumberland—Miramichi*) (président).

Membres du Comité présents: MM. Bockstael, Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Ellis, Flis, Gass, Mazankowski, McCain, McDermid, Nowlan, Siddon et Turner.

Témoins: Du ministère des Transports: M. Gordon M. Sinclair, administrateur, Administration canadienne des transports aériens; M. Steve Sebstyan, directeur général, Aéroports et construction, et M. Richard P. St. John, administrateur adjoint, Administration canadienne des transports aériens.

Lecture est faite de l'Ordre de renvoi suivant du lundi 8 novembre 1982:

IL EST ORDONNÉ,—Que les crédits 1b, 10b, 35b, 45b, 50b, 55b, 60b, 65b et 80b, Transports, pour l'année financière se terminant le 31 mars 1983, soient déferés au Comité permanent des transports.

Du consentement unanime, le Comité étudie les crédits 45b, 50b et 55b—Programme des transports aériens sous la rubrique TRANSPORTS.

Les témoins répondent aux questions.

A 12h00, le Comité suspend ses travaux jusqu'au jeudi 18 novembre 1982, à 9h30.

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

[Texte]

Tuesday, November 16, 1982

• 0939

The Chairman: Order, please. Our order of reference relating to Supplementary Estimates (B) 1982-83 reads as follows:

That Transport Votes 1b, 10b, 35b, 45b, 50b, 55b, 60b, 65b and 80b for the fiscal year ending March 31, 1983 be referred to the Standing Committee on Transport.

That is the last time I am going to read all that. I will rely on members of the committee to remember it.

• 0940

Normally, we would stand Vote 1 and proceed to the other votes; the proper procedure is to consider each vote at a time. But with the agreement of the committee, if you wish, we can look at any particular vote, or all of them, at the same time—that is, 45b, 50b and 55b, relating to air transportation. Is that the wish of the committee?

Some hon. members: Agreed.

The Chairman: Thank you.

TRANSPORT

A—Department—Air Transportation Program	
Vote 45b—Air Transportation—Operating expenditures—	
.....	\$3,156,000
Vote 50b—Air Transportation—Capital Expenditures—	
.....	\$1,144,300
Vote 55b—Air Transportation—The grant listed in the	
Estimates and contributions—	\$5,524,300

The Chairman: I want to take this opportunity to welcome Mr. Gordon Sinclair, Administrator of Air Administration, before the committee in his new incarnation. I note that he has some officials with him: Mr. R. P. St. John, Deputy Administrator; Mr. L. G. Potvin, Director General, Policy, Planning and Programming; and Mr. S. Sebestyan, Director General, Airports and Construction.

I am sure, Mr. Sinclair, that members of the committee are happy to see you here as the Air Administrator, and look forward to the same kind of informed and direct information from you as Air Administrator that we received from you as Marine Administrator. On behalf of the committee, I wish you well in your new role. We will start our questioning this morning with Mr. Nowlan.

Mr. Nowlan: Ten minutes a round? Yes; the sooner the better; keep it moving.

The Chairman: Keep it moving? Is that the wish of the committee, 10 minutes per member?

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

[Traduction]

Le mardi 16 novembre 1982

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît. Notre ordre de renvoi touche le budget supplémentaire (b) pour l'année 1982-1983:

Que les crédits 1b, 10b, 35b, 45b, 50b, 55b, 60b, 65b et 80b du ministère des Transports pour l'année financière se terminant le 31 mars 1983 soient renvoyés au Comité permanent des transports.

Et c'est la dernière fois que je vous lis tout cela. J'espère que les membres du Comité s'en souviendront.

La coutume voudrait que nous réservions le crédit 1^{er} pour passer aux autres que nous considérerions un à un. Toutefois, si le Comité y consent, nous pouvons les prendre tous ensemble ou dans l'ordre que vous souhaitez, c'est-à-dire 45b, 50b et 55b, à propos des transports aériens. Êtes-vous d'accord?

Des voix: D'accord.

Le président: Merci.

TRANSPORTS

A—Ministère—Programme des transports aériens	
Crédit 45b—Transports aériens—Dépenses de fonctionnement.....	\$3,156,000
Crédit 50b—Transports aériens—Dépenses en capital.....	\$1,144,300
Crédit 55b—Transports aériens—Subvention inscrite au Budget et contributions.....	\$5,524,300

Le président: J'ai maintenant le plaisir de souhaiter la bienvenue à M. Gordon Sinclair, administrateur, Administration canadienne des transports aériens. C'est la première fois que nous le recevons depuis qu'il assume ses nouvelles fonctions. Il est accompagné de certains collaborateurs: M. R.P. St. John, administrateur adjoint; M. L.G. Potvin, directeur général, Politiques, planification et programmation; et M. S. Sebestyan, directeur général, Aéroports et construction.

Monsieur Sinclair, je suis certain que les membres du Comité sont heureux de vous accueillir en votre qualité d'administrateur des transports aériens car du temps où vous étiez administrateur des transports maritimes, vous nous aviez toujours paru très bien informé et très direct dans vos propos. Je vous souhaite donc bonne chance au nom de tout le Comité. Je donne maintenant la parole à M. Nowlan qui sera le premier ce matin.

M. Nowlan: Dix minutes par tour? D'accord; le plus tôt sera le mieux; avançons.

Le président: Avançons? Le Comité souhaite-t-il que l'on donne dix minutes à chaque député?

[Text]

Mr. Nowlan: I think that should be good.

The Chairman: Okay. I will remember that you suggested it, Mr. Nowlan.

Mr. Nowlan: Okay, Mr. Chairman. To get it moving, I compliment the chairman for getting this committee under way pretty close to a 9.30 a.m. deadline which I know is usually your objective. Also, I repeat your good words of welcome to Mr. Sinclair who is certainly better known for his knowledge of the sea than, perhaps at the moment, for his intimate knowledge of the air. But knowing that we all have a capacity to learn, I hope we learn together, and that will depend on the flow of information from the people in the department and some of the members interested in transport.

That is enough of the preliminaries and gratuities because these are supplementary estimates, and I will put just my first general question. I know I have this 10-minute restriction, and I want to get on to a couple of specific issues but, Mr. Sinclair, where you have just taken over in effect from, I gather, Mr. McLeish—and I am not quite sure of the status of Mr. McLeish and whether he is still a consultant or under contract with DOT; perhaps you can perhaps answer that—is your assessment of the status of the preparation of, in effect, the Part III assessment of the blue book that you are going to have it ready in time for when the estimates for next year come down; that is, as I understand the background of the Part III, so that committee members can have a much more comprehensive assessment of what the estimates all mean? Are there any problems which will prevent Part III from coming then? I guess it will go by different departments or sections within the Department of Transport, but certainly could you tell us the status of the Part III examination of estimates in terms of, well, we are dealing with air, but the other sections, marine and land? We have already had it for the land surface. I think the air and marine are still outstanding.

The Chairman: Mr. Sinclair.

Mr. G. M. Sinclair (Administrator, Canadian Air Transportation Administration, Department of Transport): Mr. Chairman, as far as Part III of the estimates in the new format is concerned, I have just recently taken a decision, in conjunction with the deputy minister and the Office of the Comptroller General, that Air Administration will not be ready to file formal estimates in the Part III format for the coming fiscal year. However, at the time that estimates will be considered by this committee, we will prepare a supplement in the Part III format for the benefit of the committee at that particular time. At this moment I do not feel that the Air Administration is far enough advanced to have ready, virtually at this point in time, all the requisite information in the format required to enable Part III to be part of the printed estimates, but, I repeat, it is our goal to have the Part III format available for the committee as a supplement when we meet after estimates are tabled in the House.

• 0945

Mr. Nowlan: I am very interested in that answer, and perhaps in the second round we will explore it further. I will leave that; I appreciate the answer as far as it went.

[Translation]

M. Nowlan: Je pense que c'est une bonne idée.

Le président: D'accord. Je me souviendrai que c'est vous qui l'avez suggéré, monsieur Nowlan.

M. Nowlan: Entendu, monsieur le président. Pour ce qui est d'avancer, je félicite le président d'avoir ouvert la séance peu après 9h30 car je sais que c'est habituellement son objectif. Je répéterai également vos vœux à M. Sinclair dont on connaît probablement mieux la compétence dans le domaine des transports maritimes que, du moins pour le moment, dans celui des transports aériens. Sachant toutefois que nous pouvons tous apprendre, j'espère que nous apprendrons ensemble et cela dépend évidemment du genre d'échange qu'il y aura entre les gens du ministère et les députés qui s'intéressent aux transports.

Ca suffit pour les préliminaires car nous avons ici le budget supplémentaire et je voudrais vous poser ma première question d'ordre général. Je sais que je n'ai que dix minutes et je voudrais ensuite passer à quelques points plus précis, mais puisque vous venez de prendre les fonctions de M. McLeish, si je ne m'abuse... je ne sais pas exactement quel est maintenant le statut de M. McLeish ni s'il est toujours expert-conseil auprès du ministère... pouvez-vous me dire si vous pensez à l'heure actuelle que la partie III du Livre bleu sera prête à temps pour le budget de l'année prochaine? Si donc les membres du Comité auront à leur disposition un document beaucoup plus complet pour expliquer le budget? Y a-t-il des problèmes qui empêcheraient que la partie III soit prête à temps? Je pense que l'on considérera les différents secteurs du ministère des Transports, mais pourriez-vous nous dire où en est la partie III du budget pour les transports aériens, puisque c'est ce dont on parle, mais également pour les transports de surface et les transports par eau? On l'a déjà reçu pour les transports de surface. Je crois toutefois que ce n'est pas prêt pour les transports aériens et les transports par eau.

Le président: Monsieur Sinclair.

M. G.M. Sinclair (administrateur, Administration canadienne des transports aériens, ministère des Transports): Monsieur le président, au sujet de la partie III de la nouvelle présentation du Budget, je viens de prendre une décision de concert avec le sous-ministre et le bureau du Contrôleur général, et l'Administration canadienne des transports aériens ne sera pas en mesure de déposer un budget officiel nouvelle formule avec la partie III pour cette année financière. Toutefois, lorsque votre Comité étudiera les prévisions budgétaires, nous préparerons un supplément suivant la présentation de la partie III. Je ne pense pas que pour le moment l'Administration des transports aériens puisse présenter tous les renseignements nécessaires sous la forme requise pour que la partie III soit intégrée dans le budget lui-même, mais je répète que nous avons pour objectif de présenter cette partie III comme supplément lorsque le Comité se réunira après le dépôt du budget à la Chambre.

M. Nowlan: Cette réponse m'intéresse beaucoup et peut-être que nous pourrions y revenir au deuxième tour. J'en resterai là

[Texte]

My second question dealing with Air Administration is about something that has been in the public domain recently. It refers to the internal Department of Transport report on the status of air traffic control towers and, as I understand it, the recommendation that 10 of those 60 control towers should be closed.

Obviously, I would like to have you table the report before the committee, because I do believe very strongly, and after, frankly, discussion with some of the officials in your department who were quite properly trying to allay some concerns of why there was the recommendation to close 10 of the 60 air traffic control towers—and of course, I guess the dollars were the basic reason to try to economize in this period of restraint, and yet there is a real concern in the public domain about safety balanced against savings, and obviously safety has to be, in my opinion, pre-eminent—that it would help to facilitate and allay the public concern if that type of report, without necessary authorship but the recommendations—the criteria that are used for these recommendations—could be available in the public domain so that those concerned and affected could have a chance to assess it and/or even make submissions.

So my question is: what is the status and what is the name, really, of the air traffic control report recommending that 10 towers be closed, and what towers of the 10 recommended to the minister? Now, I guess the minister has not made up his mind. What is the criteria, and what are the towers?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, first of all, there is no report per se. Second, there is no recommendation to close certain towers. The Air Administration is at present reviewing its policy with respect to the commissioning and decommissioning of air traffic control towers and is also reviewing the criteria for hours of operation during a day of a control tower. At this point in time, as I said, no recommendations have been made. Policy development is progressing, but we would have to take that subject matter out for consultation to the airline industries and others who are involved with respect to their feelings on any proposals we might have.

The initial reports made I think have been largely misconstrued because they represent examples of what might happen in terms of the application of the policy insofar as it is developed to this point in time. But, I repeat, no report has been made, no recommendation has been made, but we are looking at the subject matter; and when we have our own thoughts reasonably well in order, then we will be going out to consultation with those who are involved.

Mr. Nowlan: My time is fast moving on, Mr. Sinclair. I am certainly going to come back to this, and I know other members are very interested, because I think here is where we are starting to fudge the issue, quite frankly. You say no formal report, and I asked you the name of a report. I

[Traduction]

pour le moment et je vous remercie de l'élément de réponse que vous m'avez donné.

Ma deuxième question à propos de l'Administration des transports aériens porte sur quelque chose dont on a beaucoup parlé récemment. Il s'agit d'un rapport interne du ministère des Transports sur les tours de contrôle et d'une recommandation qui, si je ne m'abuse, porterait sur la fermeture de dix des soixante tours de contrôle en question.

Il est évident que j'aimerais que vous soumettiez ce rapport au Comité car j'estime, après en avoir discuté avec certains fonctionnaires de votre ministère qui essayaient de me rassurer sur le sort de ces tours de contrôle, qu'un certain nombre d'éléments devraient être rendues publics. Je pense qu'essentiellement c'est une question d'économies en période de restrictions, mais la population s'inquiète beaucoup des questions de sécurité car il est évident, du moins à mon avis, que la sécurité doit passer avant les économies. J'estime que l'on devrait essayer de rassurer la population à propos de ce genre de rapport en indiquant ce que sont ces recommandations, les critères qui sont utilisés de sorte que ceux qui sont touchés puissent évaluer la situation et peut-être offrir des suggestions.

Je vous demande donc en quoi consiste exactement ce rapport, quel est son titre et quelles sont ces dix tours de contrôle que l'on recommande au ministre de mettre hors service? Je suppose que le ministre n'a pas encore pris de décision. Quels sont donc les critères établis et quelles sont les tours concernées?

M. Sinclair: Monsieur le président, tout d'abord, il n'existe pas de rapport en tant que tel. Deuxièmement, aucune recommandation ne porte sur la mise hors service de certaines tours. L'Administration des transports aériens examine à l'heure actuelle ses lignes directrices pour la mise en service et hors service des tours de contrôle du trafic aérien et examine du même coup les critères considérés dans les heures de service d'une tour de contrôle. A l'heure actuelle, je répète qu'aucune recommandation n'a encore été faite. On réfléchit à la question, mais il nous faudra d'abord aller consulter les compagnies aériennes et d'autres groupes concernés avant de proposer quoi que ce soit de définitif.

Je crois que l'on a très mal interprété les rapports préliminaires en ce sens qu'ils ne présentent que des exemples de ce qui pourrait se produire si l'on appliquait les lignes directrices actuellement à l'étude. Je répète toutefois qu'il n'y a pas eu de rapport, qu'il n'y a pas eu de recommandation, mais que nous étudions la question. Lorsque nous serons parvenus à certains résultats nous-mêmes, nous irons consulter les intéressés.

M. Nowlan: Je n'ai plus beaucoup de temps, monsieur Sinclair, et je reviendrai certainement à cette question un peu plus tard car je sais que d'autres députés s'y intéressent également beaucoup et parce que j'ai vraiment l'impression que l'on essaie simplement de noyer le problème. Vous dites

[Text]

certainly had some information that there are very firm recommendations.

However, my question specifically, and this comes back before you came on board in terms of air, is that in the Dubin report it was clearly set out by Mr. Justice Dubin that there should be a review of the criteria. Let us just stay with generalities of criteria. Is frequency of use the criteria? Can you not let the public know what criteria the department is using to even consider the question? Then different people can interpret that criteria as to whether their airport or air tower may come within that criteria.

• 0950

The second part of it which you touched on is this: in any review, before any action is taken—and you perhaps could amplify this—there would be consultation, as Mr. Dubin asked for, with the air industry and with the localities affected. Perhaps this is a question to the minister, to be fair to you, but is there going to be that commitment, that when a decision is made there is going to be that preliminary discussion with the aviation industry and the localities affected before it becomes frozen in cement? My first point is: what about the criteria? Why cannot that be public?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, Mr. Nowlan is exactly correct. Judge Dubin did call for a review. That is exactly what is taking place. When we have finished our internal review, we will be going out to consultation on the criteria that appears to us to be reasonable. He asked that when we have made our decision, would we review the criteria? I can offer better than that. That is not consultation.

Mr. Nowlan: Was the consultation made before the commitment?

Mr. Sinclair: We would be in consultation with those who are affected, to get their views, before a final recommendation is made on what policy would be put into place, and how it would be applied.

The Chairman: Final question, Mr. Nowlan, on this round.

Mr. Nowlan: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Sinclair, even though I do not agree with everything we have exchanged, I agree that your answers are short. I am trying to make my questions short. I hope that is the precedent we will follow in other meetings of the transport committee, because you get more covered and you can come back to explore later.

My last question is on another subject altogether, to open it up. It is something that is ticking away at the airports of the land. It has to do with your recent inauguration of your 767s, and reducing the pilot capacity from three to two in the cockpit. I would like your assessment as to whether that reduction slated for the onstream 767s—if I have the numbers correct—has the approval of the pilots. Are we going to have any problem in traffic flow as these planes are brought on

[Translation]

qu'il n'y a pas de rapport officiel alors que je vous ai demandé le nom du rapport. Tout semble en effet indiquer que des recommandations très fermes ont été faites.

Toutefois, et cela porte sur une période pendant laquelle vous n'occupiez pas encore ces fonctions, le juge Dubin dans son rapport recommande que l'on révise les critères. Ne parlons que de généralités. Le critère est-il la fréquence d'utilisation? Ne pourriez-vous pas dire à la population les critères qu'utilise le ministère dans l'étude de la situation? On pourrait ainsi savoir quel aéroport ou quelle tour de contrôle peut être en cause.

Par ailleurs, et vous avez déjà fait allusion à cette question, dans toute étude, avant de prendre des mesures, on consulte l'industrie aéronautique et les villes concernées, comme le recommandait le juge Dubin. Pourriez-vous nous préciser ce point? Peut-être cette question devrait-elle plutôt s'adresser au ministre, mais peut-on être assuré que lorsque l'on prendra une décision, elle aura été précédée de discussions préliminaires avec l'industrie aéronautique et les villes concernées? Bref, je vous ai d'abord demandé pourquoi l'on ne pouvait pas rendre ces critères publics?

M. Sinclair: Monsieur le président, M. Nowlan a tout à fait raison. Le juge Dubin a en effet recommandé de revoir les critères utilisés. C'est exactement ce que nous faisons. Lorsque cet examen interne sera terminé, nous consulterons les intéressés à propos des critères qui nous semblent raisonnables. Il a demandé que lorsque nous aurions pris notre décision, nous allions discuter des critères avec les intéressés? Je lui promets bien davantage car cela, ce n'est pas de la consultation.

M. Nowlan: Seraient-ils alors consultés avant?

M. Sinclair: Nous consulterons, nous demanderons l'avis des intéressés avant d'arrêter une recommandation finale sur les lignes directrices à adopter et sur leur application.

Le président: Dernière question, monsieur Nowlan, pour cette fois.

M. Nowlan: Merci, monsieur le président. Monsieur Sinclair, même si je ne suis pas d'accord avec vous sur tout ce dont nous venons de parler, je conviens que vos réponses sont brèves. J'essaie de vous poser également des questions brèves. J'espère que c'est un précédent que nous saurons suivre à d'autres réunions du Comité des transports car cela permet d'aborder davantage de sujets et de développer sa pensée.

Ma dernière question porte sur un tout autre sujet. Je ne ferai que l'entamer. Cela touche tous les aéroports. Il s'agit de l'inauguration récente des 767 et de la réduction du nombre de pilotes qui ne sont plus trois mais deux dans le poste de pilotage. Pourriez-vous me dire si, à votre avis, cette réduction proposée pour les 767, si je ne me trompe pas de chiffres, a reçu l'approbation des pilotes. Risque-t-on de rencontrer des problèmes au fur et à mesure que ces avions seront mis en

[Texte]

stream without any new labour contract to cover the reduction of pilots from three to two?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, I am sure Mr. Nowlan knows that this whole matter of cockpit manning of the 767 was the subject of an extensive study in the United States which firmly recommended that the aircraft could be operated completely safely with a two-man crew. Our people have reviewed the results of that study and concur with it. I have had a discussion on that subject in general terms with the president of CALPA. While he does not totally agree with the situation, nor would I expect him to from his position, I believe he and his organization have accepted it.

The Chairman: Thank you, Mr. Nowlan.

Mr. Nowlan: Put me on the second round.

The Chairman: Mr. McCain was next, but maybe we could go to Mr. Gass while we are waiting for Mr. McCain. Ten minutes, Mr. Gass.

Mr. Gass: Thank you, Mr. Chairman. My primary concern is the airport in Charlottetown. I was away when the commotion erupted a week or so ago over the proposed closing of control towers, or shortening of hours of control towers, and I really did not get into the fray at that time. But as you are aware, there is great concern in the Charlottetown area over the thought that the control towers may be closed. I would like some information this morning from Mr. Sinclair, if possible.

When he was answering Mr. Nowlan's questions he said there was no recommendation at present to close control towers. I am wondering where this report came from, if there were no recommendations as to the closing of control towers.

• 0955

The Chairman: Mr. Sinclair.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, I think it is well known that Transport Canada is working on a review of the policy with respect to the commissioning and de-commissioning of control towers. There has been a certain degree of work done internally on that subject matter, and it is no secret. We have asked internally for some information as to what would be the effects of the application of the criteria as they now stand, and we have an initial indication of various places that might be affected if certain criteria were adopted.

However, as I stated in my response to Mr. Nowlan, those are not firm proposals. The whole subject is still to be reviewed and consultation made with the parties who utilize and work in control towers before any such decisions are taken. So I think the fuss and the furor are, perhaps, premature.

Mr. Gass: What criteria are being used to establish whether or not control towers will be closed at any particular airport?

[Traduction]

service sans que de nouvelles conventions collectives n'aient été signées?

M. Sinclair: Monsieur le président, je suis sûr que M. Nowlan sait bien que toute cette question du nombre de pilotes dans le poste de pilotage des 767 a fait l'objet d'une étude approfondie aux États-Unis et qu'il a été conclu que cet appareil pouvait être utilisé en toute sécurité avec deux pilotes seulement. Les résultats de l'étude ont été examinés par le ministère qui les a faits siens. J'en ai discuté de façon générale avec le président de la CALPA. S'il n'est pas entièrement d'accord, et le contraire m'aurait étonné, je crois que son groupe et lui-même l'ont accepté.

Le président: Merci, monsieur Nowlan.

M. Nowlan: J'aimerais que vous me donniez la parole au deuxième tour.

Le président: C'était à M. McCain, mais nous pourrions peut-être passer à M. Gass en attendant M. McCain. Dix minutes, monsieur Gass.

M. Gass: Merci, monsieur le président. Je voudrais particulièrement vous interroger sur l'aéroport de Charlottetown. Je n'étais pas là lorsque l'on a beaucoup parlé il y a environ une semaine de l'éventuelle fermeture des tours de contrôle ou du raccourcissement des heures de service de ces tours, si bien que je n'ai pu intervenir alors. Vous savez toutefois certainement que l'on s'inquiète beaucoup dans la région de Charlottetown d'une telle éventualité. J'aimerais donc que M. Sinclair me donne ce matin quelques précisions, s'il en a.

En réponse à M. Nowlan, il a tout à l'heure déclaré qu'il n'existait pour le moment aucune recommandation portant sur la fermeture de tours de contrôle. D'où viennent donc ces bruits s'il n'y a jamais eu de recommandations à ce sujet?

Le président: Monsieur Sinclair.

M. Sinclair: Monsieur le président, je crois que tout le monde sait que l'administration de Transports Canada revoit à l'heure actuelle ses lignes directrices touchant la mise en service et la mise hors service des tours de contrôle. Certaines études ont été faites au sein du ministère et l'on ne s'en cache pas. Nous avons demandé à nos services d'étudier à quoi mènerait l'application des critères qui sont actuellement envisagés et nous avons ainsi appris qu'un certain nombre de villes pourraient être touchées si l'on adoptait tel ou tel critère.

Toutefois, j'ai répondu tout à l'heure à M. Nowlan qu'il ne s'agit pas là de propositions fermes. Toute la question est encore à l'étude et doit faire l'objet de consultations avec les intéressés qui utilisent les tours de contrôle ou y travaillent avant que nous ne prenions de décisions. J'estime donc qu'il est un peu prématuré de s'affoler et de se mettre en colère à ce propos.

M. Gass: Quels critères utilise-t-on pour établir si l'on fermera ou non une tour de contrôle à tel ou tel aéroport?

[Text]

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, as I indicated before, we have only preliminary criteria that are still subject to consultation with outside people.

Basically, the criterion we are using at the moment is: if there are more than 12 movements per hour, then the tower should be in operation; if there are fewer than four movements per hour—and I would stress that a movement is either a take-off or a landing—then the tower should be considered for reduced hours of operation. If it does not meet that criterion for substantial periods during the day, then perhaps consideration should be given to closing that tower for all or a portion of the day.

In addition to the volume of traffic, we take into account the traffic mix: jets or propeller-driven aircraft. We take into account local weather conditions and the general terrain involved in the approaches to the airport. All these factors go into the consideration of whether a tower should be opened and for what periods of the day it should be opened.

In conclusion, what I would like to stress is that even though a tower is not open, it does not mean the airport is not open. There are many airports in the country that operate without towers, and quite safely.

Mr. Gass: Are there any other provincial capitals in Canada on the list of airports that could possibly have reduced hours or control towers closed? Is Charlottetown the only provincial capital in Canada where reduction of hours or closure of a control tower is being proposed?

Mr. Sinclair: There is no proposal at this point in time. I must stress that again: there is no proposal at this point in time to close a tower. Yes, I can think of at least one or two others where the hours of operation of a tower would be considered for possible reduction.

Mr. Gass: As for the proposal for closing the Charlottetown tower or the reduction of hours of the control tower, what effect would that have if it came about on the new control tower supposed to be under construction next year? What effect would that have on the plans to build a terminal and control tower at Charlottetown?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, I do not believe it would have any effect at all, because I do not believe there was any suggestion the control tower at Charlottetown should be closed or should not be built at all. It is still our intention to build the control tower in Charlottetown.

• 1000

Whatever the eventual criteria may be to determine the hours of the day that the tower is open may have some application to Charlottetown, but that will depend on the final determination of the criteria and those other factors that I mentioned in my previous answer.

Mr. Gass: The terminal and control tower proposed for Charlottetown have been tossed back and forth for many years

[Translation]

M. Sinclair: Monsieur le président, comme je le disais tout à l'heure, nous n'avons encore arrêté que des critères préliminaires à propos desquels nous consultons des gens à l'extérieur du ministère.

En gros, le critère utilisé pour le moment est le suivant: s'il y a plus de 12 mouvements à l'heure, la tour doit être maintenue en service; s'il y en a moins de quatre à l'heure, et je précise que l'on entend par mouvement soit décollage soit atterrissage, il faut envisager de diminuer le nombre d'heures de service de cette tour. Si le chiffre n'est pas atteint pendant de longues périodes de la journée, on peut envisager d'interrompre le service de la tour pour toute la journée ou une partie de la journée.

Outre le volume de trafic, nous tenons compte de sa composition: avions à réaction ou à hélice. Nous tenons également compte des conditions atmosphériques locales et de la géographie physique environnante. Tous ces facteurs seront pris en considération dans toute décision touchant les heures de service des tours.

En conclusion, même si une tour n'est pas en service, je vous rappelle que cela ne signifie pas que l'aéroport doit être fermé. Il y a beaucoup d'aéroports au Canada qui n'ont pas de tour de contrôle et qui sont pourtant très sûrs.

M. Gass: D'autres capitales provinciales sont-elles sur la liste des aéroports où l'on pourrait diminuer ou même supprimer les heures de service des tours de contrôle? Charlottetown est-elle la seule capitale provinciale où cela soit envisagé?

M. Sinclair: Rien n'a encore été proposé. Je le répète: on n'a jamais proposé de fermer de tours. Sinon, je crois qu'il y a en effet une ou deux autres capitales où l'on pourrait envisager de diminuer les heures de service d'une tour.

M. Gass: Quant à la proposition touchant la mise hors service de la tour de Charlottetown ou la diminution de ses heures de service, en quoi cela touchera-t-il la nouvelle tour de contrôle que l'on doit construire l'année prochaine? En quoi cela peut-il modifier les projets de construction d'un aérogare et d'une tour de contrôle à Charlottetown?

M. Sinclair: Monsieur le président, je ne pense pas que cela puisse changer quoi que ce soit car je ne crois pas que l'on envisage du tout de fermer la tour de contrôle de Charlottetown et donc de ne pas la construire. Nous avons toujours l'intention de construire la tour de contrôle à Charlottetown.

Quels que soient les critères éventuels utilisés pour décider des heures de la journée pendant lesquelles la tour sera en service, cela pourra avoir un certain effet à Charlottetown, mais ces heures dépendront de la décision finale concernant les critères et les autres facteurs que j'ai mentionnés dans ma réponse précédente.

M. Gass: Depuis bien des années, le projet de construction de l'aérogare et de la tour de contrôle revient à tout bout de

[Texte]

now. Have you any idea, sir, when we are going to get on with the building of the new terminal and control tower in Charlottetown?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, I believe the control tower is scheduled for a construction start next year. We have an approval in principle for the terminal building subject to our coming back with detailed cost estimates and a final dollar figure on the terminal, which I believe should be in the not too distant future.

Mr. Gass: In the spring it was announced by our federal minister from Prince Edward Island, Mr. Campbell, that they would be commencing the second runway this fall. We got into that discussion in the spring, as to how much use would be made of this second runway and whether or not the runway should be left until after the construction of the terminal. The terminal is needed much more than the second runway which would not be useable because it is too short to land and take off on safely. What is happening with the runway that was supposed to have started this fall in Charlottetown? Are they going to proceed with it this fall or will that be put off until next year?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, I would like to ask Mr. Sebastyan if he has the answer to that particular question.

Mr. S. Sebastyan (Director General, Airports and Construction, Transport Canada): Mr. Chairman, the construction of the new runway at Charlottetown was postponed this year.

Mr. Gass: Postponed?

Mr. Sebastyan: Yes.

Mr. Gass: Until when?

Mr. Sebastyan: It will be reconsidered next fall.

Mr. Gass: So it is not even proposed to start next fall; it is proposed to be reconsidered next fall?

Mr. Sebastyan: We have the plans and specs completed. If next fall's reconsideration states that we proceed, we can proceed.

Mr. Gass: Does that then mean that the terminal is going to be put off for a further year after your considerations for the runway? Or are you going to do what should have been done in the first place, build the terminal first and then build the second runway?

Mr. Sebastyan: The design and construction of the terminal will not be postponed; in fact, it is going ahead full speed. We are working full speed on the design for the terminal building.

Mr. Gass: You say you are working full speed on the design. Does that mean you will have the plans ready for tendering in early spring?

Mr. Sebastyan: No. It means that if all goes well we will be ready to tender next fall.

[Traduction]

champ. Savez-vous, monsieur, quand nous allons construire l'édifice du nouvel aéroport et la tour de contrôle à Charlottetown?

M. Sinclair: Monsieur le président, la construction de la tour de contrôle doit débiter l'an prochain. Nous avons en principe l'autorisation de construire l'aéroport à la condition que nous présentions les coûts estimatifs détaillés et un chiffre final en dollars pour l'aéroport, ce qui ne devrait pas trop tarder.

M. Gass: Le ministre fédéral de l'Île-du-Prince-Édouard, M. Campbell, annonçait le printemps dernier qu'on allait débiter la seconde piste cet automne. Nous avions discuté au printemps de l'utilisation qui serait faite de cette seconde piste pour décider si oui ou non elle devait être retardée jusqu'à ce que l'aéroport soit terminé. On a beaucoup plus besoin de ce dernier que d'une seconde piste qui sera inutilisable parce qu'elle est trop courte pour qu'on puisse décoller et atterrir avec sécurité. Qu'en est-il de la piste dont la construction était censée débiter cet automne à Charlottetown? Les travaux débiteront-ils cet automne ou seront-ils remis à l'an prochain?

M. Sinclair: Monsieur le président, je vais demander à M. Sebastyan s'il peut répondre à cette question.

M. S. Sebastyan (directeur général, Service des aéroports et de la construction, Transports Canada): Monsieur le président, la construction de la nouvelle piste de Charlottetown a été reportée cette année.

M. Gass: Reportée?

M. Sebastyan: Oui.

M. Gass: Jusqu'à quand?

M. Sebastyan: Le projet sera de nouveau étudié l'automne prochain.

M. Gass: Ainsi, on ne projette même pas de commencer la construction l'automne prochain, on se propose de revoir le projet l'automne prochain?

M. Sebastyan: Les plans et les spécifications sont terminés. Si, lors du nouvel examen l'automne prochain, il est décidé que nous débiterons les travaux, nous le ferons.

M. Gass: Est-ce que cela signifie que l'aéroport sera retardée d'une autre année, après que vous aurez examiné de nouveau le projet de piste? Allez-vous faire ce qui devait être fait en premier lieu, construire l'aéroport d'abord et ensuite la deuxième piste?

M. Sebastyan: La conception et la construction de l'aéroport ne seront pas reportées, en fait on y travaille à toute vitesse. Nous travaillons très rapidement à la conception de l'édifice de l'aéroport.

M. Gass: Vous dites travailler à toute vitesse à la conception. Est-ce que cela signifie que les plans seront prêts pour que l'appel d'offres soit lancé tôt au printemps?

M. Sebastyan: Non. Cela signifie que si tout va bien, nous serons prêts à lancer l'appel d'offres l'automne prochain.

[Text]

The Chairman: One more question, Mr. Gass.

Mr. Gass: That means you will be ready for tendering next fall if all goes well?

Mr. Sebastyan: That is correct, sir.

Mr. Gass: And then you are possibly anticipating that you would commence construction in the spring of 1984?

Mr. Sebastyan: No, we hope, if all goes well, that right after tendering we can proceed with construction. The latest would be the spring of 1984; that is the latest.

Mr. Gass: So at the present time the plans are to have plans and specs completed and ready for tender by next fall?

Mr. Sebastyan: That is correct.

Mr. Gass: Immediately after tendering you would commence construction—

Mr. Sebastyan: That is correct.

Mr. Gass: —and at the same time you will be considering the second runway next fall?

Mr. Sebastyan: That is correct, sir.

The Chairman: Thank you, Mr. Gass. Mr. McCain.

Mr. McCain: Mr. Chairman, I want to wish our new head of the department of air responsibility the best of luck and happiness in his new job.

Mr. Mazankowski: He is not happy.

Mr. McCain: Oh, yes. If a fellow is not happy in his work he is not productive in his work, Maz. It is important that you be happy. I guess he may have inherited some of the problems which he experienced in his former responsibility on the sea, but I hope that he may arrive at an early conclusion and a satisfactory resolution to those problems.

One of the problems that has arisen particularly in my constituency—and I may be somewhat colloquial today, but I think it is a national problem as well—is that there are two municipal airport requirements in Carleton-Charlotte, one of which has had some promotion by the town of St. Stephen. It seems as if it is very difficult to arrive at somebody with a decision-making capability. It appeared on one occasion, with assurances from staff of the Department of Transport, that there would in fact be some progress made in improving that facility, and I believe the reason the department suggested that there should be some changes made in the St. Stephen airport was for general safety and emergency purposes. That was my understanding.

• 1005

Now, the minister has the authority to allocate without very much red tape, if any, up to \$500,000 for the improvement of such a local airport. Unfortunately, I did not get a response to my letter in August until November 10. That is quite a little bit of delay. I now have the regulations, or some of the

[Translation]

Le président: Vous pouvez poser une autre question, monsieur Gass.

M. Gass: Cela signifie donc que vous serez prêts à lancer l'appel d'offres l'automne prochain, si tout va bien?

M. Sebastyan: C'est exact, monsieur.

M. Gass: Vous prévoyez probablement de débiter la construction au printemps de 1984, n'est-ce pas?

M. Sebastyan: Non, si tout va bien, nous espérons qu'une fois les soumissions arrivées, nous pourrions procéder à la construction. Cela devrait être, au plus tard, au printemps de 1984.

M. Gass: Pour le moment, vous prévoyez de terminer les plans et les spécifications afin que ce soit prêt pour l'appel d'offres avant l'automne prochain?

M. Sebastyan: C'est juste.

M. Gass: Les travaux commenceraient immédiatement après l'adjudication...

M. Sebastyan: C'est exact.

M. Gass: ...et vous allez en même temps étudier la possibilité de construire la deuxième piste l'automne prochain?

M. Sebastyan: C'est exact, monsieur.

Le président: Merci, monsieur Gass. Monsieur McCain.

M. McCain: Monsieur le président, permettez-moi de souhaiter au nouveau chef des transports aériens beaucoup de chance et beaucoup de bonheur dans son nouveau travail.

M. Mazankowski: Il n'est pas heureux.

M. McCain: Oh oui. Si quelqu'un n'est pas heureux dans le travail qu'il fait, il n'est pas productif. Il est donc important d'être heureux. Il a probablement hérité de quelques problèmes qu'il avait déjà comme responsable des services maritimes, mais j'espère qu'il pourra très bientôt résoudre de façon satisfaisante ces difficultés.

Un des problèmes qui s'est posé, dans ma circonscription surtout... je prêche peut-être un peu pour ma paroisse aujourd'hui, mais il s'agit je crois, d'un problème également d'intérêt national, c'est qu'on demande deux aéroports municipaux dans Carleton-Charlotte, dont un a reçu une certaine publicité de la ville de St. Stephen. Il semble qu'il soit très difficile de rencontrer quelqu'un qui puisse prendre des décisions. Il a semblé à un certain moment, selon des garanties reçues du personnel du ministère des Transports, qu'on avait fait des progrès pour améliorer ces installations, et une des raisons que donnait le ministère était qu'il fallait apporter des changements à l'aéroport de St. Stephen pour des raisons de sécurité en général et en cas d'urgence. C'est ce que j'avais compris.

Le ministre a maintenant l'autorisation d'allouer, sans trop de formalités, jusqu'à \$500,000 pour l'amélioration d'un aéroport local de ce genre. Malheureusement, ce n'est que le 10 novembre que j'ai reçu une réponse à ma lettre du mois d'août. C'est un retard assez important. Je connais maintenant les

[Texte]

guidelines at least, of how and when moneys may be allocated and spent for this purpose. Now, is there any money available at ministerial discretion for allocation for the improvement of local airports, municipal or commission, for a community?

The Chairman: Mr. Sinclair, go ahead, please.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, if Parliament approves these supplementary estimates, there is some money to be allocated for the development on the air side of local and local-commercial airports, as you said, up to a maximum of \$500,000 without Treasury Board approval.

Mr. McCain: Is it going to be the policy of the department to approve some of these applications, or will it not?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, it would be the policy of the department to approve applications that meet the general criteria as set out in the communication the minister sent to all members earlier this year.

Mr. McCain: Do you have any information at your disposal today, or could you later provide me with any, in respect to the progress of the town of St. Stephen in New Brunswick and its approaches to your department in respect to allocation of funds for improvement of the St. Stephen airport?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, I must apologize to Mr. McCain, I do not have that information at my fingertips, but I would be happy to look into it and write to you, sir.

Mr. McCain: I did not expect that you would, and I appreciate your shortage of facts at immediate hand. I think this has been pursued for quite some time. They have asked for some improved instrument capability at the airport, and they have asked for some opportunity and money to improve the airport in general, both in respect to its runway and in respect to the area surrounding the runway.

Would you have any information in respect to the consultations that have been taking place between the Government of New Brunswick and the air commission of Grand Manan with respect to the development of an airport in Grand Manan?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, once again, I do not have that information at my fingertips, but I would be happy to look into it and get back to Mr. McCain.

Mr. McCain: I would like to just say a very few words in respect to it. It is my understanding that there was enough negotiation between the three parties; that a criteria was established; that there was some preliminary work done to approve a final location on the island for the airstrip; that the Province of New Brunswick, in accordance with that work done by the federal government, has in fact arranged for satisfactory land, as prescribed by your department; that it has in fact initiated the formation of an airport commission on the Island of Grand Manan; and that they are in fact reaching for funds and have gone the route of the Canadian development program to get some clearing work done on that airstrip this

[Traduction]

règlements, du moins certaines directives, qui m'indiquent quand et comment l'argent est attribué et dépensé à cette fin. Le ministre peut-il, à sa discrétion, allouer présentement des sommes d'argent pour améliorer les aéroports locaux, municipaux ou commerciaux pour une communauté?

Le président: Vous pouvez répondre, monsieur Sinclair.

M. Sinclair: Monsieur le président, si le Parlement approuve le budget supplémentaire, celui-ci prévoit des allocations pour le développement des services aériens dans les aéroports locaux et commerciaux, comme vous l'avez dit, jusqu'à concurrence de \$500,000 sans qu'il soit nécessaire d'obtenir l'autorisation du Conseil du Trésor.

M. McCain: Est-ce que ce sera la politique du ministère ou non d'approuver certaines de ces demandes?

M. Sinclair: Monsieur le président, le ministère aura comme politique d'approuver les demandes qui répondent aux critères généraux énumérés dans le communiqué que le ministre a envoyé à tous les députés plus tôt cette année.

M. McCain: Avez-vous aujourd'hui des renseignements, ou peut-être voudrez-vous me les fournir plus tard, concernant les progrès de la demande de la ville de St. Stephen au Nouveau-Brunswick qui a communiqué avec votre ministère afin que des sommes d'argent soient allouées pour améliorer l'aéroport de St. Stephen?

M. Sinclair: Monsieur le président, je voudrais m'excuser auprès de M. McCain, je ne connais pas ces renseignements de mémoire, mais je serai heureux de les obtenir et de vous les transmettre, monsieur.

M. McCain: Je ne m'attendais pas à ce que vous me les donniez maintenant, et je comprends que vous n'ayez pas tous ces faits en mémoire. Cette question a déjà été soulevée depuis quelque temps. La ville a demandé des instruments plus modernes à l'aéroport, la possibilité également d'obtenir des fonds pour améliorer l'aéroport en général, les pistes et les terrains les jouxtant.

Que pouvez-vous me dire au sujet des consultations qui ont eu lieu entre le gouvernement du Nouveau-Brunswick et la Commission aérienne de Grand Manan concernant l'exploitation d'un aéroport à Grand Manan?

M. Sinclair: Monsieur le président, de nouveau, je dois répondre que je n'ai pas ces renseignements, mais je les obtiendrai et les ferai parvenir avec plaisir à M. McCain.

M. McCain: Permettez-moi de dire quelques mots à ce sujet. Si j'ai bien compris, il y a eu pas mal de négociations entre les trois parties; on a élaboré un critère, on a fait du travail préliminaire pour approuver l'emplacement final de la piste sur l'île. De plus, la province du Nouveau-Brunswick, de concert avec le gouvernement fédéral, a réservé les terres qui conviennent, comme l'exige votre ministère; une commission d'aéroport a en outre été formée sur l'île de Grand Manan, et on essaie d'obtenir des fonds qui ont été attribués à un programme de développement canadien pour que le travail de débroussaillage soit fait sur cette piste cette année, mais cette

[Text]

year and may have been refused that allocation. I am not absolutely sure whether or not they are going to get anything.

• 1010

I think this was put in again on two bases. There is a type of airstrip on Grand Manan which your department has not seen as satisfactory. Air facilities are very necessary on Grand Manan. The only transportation is by ferry, which is not very quick—it is very time-consuming—and both for tourist and for business and emergency purposes, for reasons of health or accident, the airstrip is badly needed.

Would you, then, provide me with information of the progress made to date; and would you give it the urgent attention I think it needs from all three aspects, for health, emergency and the general need of tourists and businessmen for the service?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, I would be glad to look into that for Mr. McCain and to communicate with him.

Mr. McCain: It needs a little transfusion of haste and decision-making, sir.

The Chairman: I trust you will forward a copy of that communication to the Clerk of the Committee as well.

Mr. McCain: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. McCain. Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman and Mr. Sinclair, I too would like to wish you well in your new, challenging duties. I am sure you will distinguish yourself in air as capably as you did on the sea. We certainly always appreciate your openness and frankness; and with that kind of attitude, I think the committee can be helpful in assisting you in the course of your endeavours.

I would like to deal briefly with the matter of the tower workload and tower-staffing standards. I understand the new formula was in the process of being put in place. I would like to ask a couple of questions in connection with it.

While recognizing the rather heavy tower workload, as far as the controllers are concerned, and the need for additional controllers—and that was before things started slowing up—it seems to me, at least on the basis of the information I have, that the impact of the new proposal will see a further decrease in the number of controllers, while an increase in the area of management.

As I understand it, under your proposal, controllers across the system will be decreased by some 60; the assistants are to be increased by 54; and unit operations supervisors, a new position, will be increased. In fact, it is even proposing clerks be used as controllers, who are currently designated as controllers.

[Translation]

allocation a été refusée. Je ne suis pas vraiment certain qu'ils obtiennent quelque chose.

Je crois qu'on avait invoqué deux raisons. Il y a, à Grand Manan, un type de piste que votre ministère ne trouve pas satisfaisante. Les installations aériennes sont une nécessité à Grand Manan. Le seul moyen de transport est le traversier, qui n'est pas très rapide et qui prend beaucoup de temps. On a vraiment besoin d'une piste à la fois pour les touristes et pour les hommes d'affaires, lorsqu'il y a des urgences, que ce soit en cas de maladies ou d'accidents.

Pouvez-vous me donner des renseignements quant aux progrès réalisés à ce jour, voulez-vous apporter à cette question l'attention urgente qu'elle mérite sur ces trois plans, santé, urgence et besoin de la part des touristes et des hommes d'affaires?

M. Sinclair: Monsieur le président, c'est avec plaisir que j'étudierai la question pour M. McCain et je le contacterai.

M. McCain: Ce qu'il faudrait vraiment, c'est qu'on procède avec un peu de hâte et qu'on prenne des décisions.

Le président: Je compte sur vous pour envoyer également copie de ces renseignements au greffier du Comité.

M. McCain: Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur McCain. Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Monsieur le président, monsieur Sinclair, j'aimerais également vous offrir mes bons vœux pour ce nouveau poste plein de défis. Je suis certain que vous vous y distinguerez tout comme vous l'avez fait dans le service maritime. Nous accueillons toujours avec plaisir votre franchise et votre ouverture d'esprit et, à cause de cette attitude, le Comité peut vous aider dans vos entreprises.

Je voudrais soulever brièvement la question de la charge de travail dans les tours de contrôle et les normes concernant le personnel qui y travaille. Si j'ai bien compris, on était en train d'appliquer la nouvelle formule. Je voudrais vous poser quelques questions à ce sujet.

Je sais que la charge de travail dans les tours de contrôle est assez lourde, du moins pour les contrôleurs aériens, et qu'il faudrait davantage de contrôleurs... c'était avant que les choses commencent à ralentir un peu... mais il me semble, en me fondant sur les renseignements dont je dispose, que la nouvelle proposition aura pour effet de diminuer davantage le nombre de contrôleurs aériens, tout en augmentant le travail sur le plan gestion.

Je crois comprendre qu'en vertu de votre proposition il y aura 60 contrôleurs de moins dans le système, que le nombre d'aides-contrôleurs passera à 54 et qu'on augmentera également les surveillants dans l'unité des opérations, un nouveau poste. On songe même à se servir de commis comme contrôleurs, ils sont déjà désignés de la sorte.

[Texte]

I wonder if you could elaborate on this particular situation because I am sure it has some implications on management-employee relations and the future of the safety of our air lanes. I find it somewhat disturbing that we should be increasing the management level while we decrease the controller level.

If I am incorrect in my assumption, I would like that to be made clear.

The Chairman: Mr. Sinclair.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, Mr. Mazankowski started off mentioning towers. I had responded earlier to several questions put by Mr. Nowlan with respect to the development of new criteria for the opening and closing of towers. This is in a developmental stage, yet, and has not gone out for consultation. I do not think I need to go back into that kind of subject.

• 1015

But, regarding the staffing at towers, we are looking at various criteria with respect to staffing standards in the towers. We are beginning a review of our manning of the towers, certainly not with any view to reducing safety in any way, shape or form, but I think it is useful for any organization to periodically review staffing standards and methods of operation, particularly when there is a period of restraint and difficulty in obtaining all the necessary funds, so we can be assured that our resources are being deployed in the way that is most effective.

So, yes, there is a review going on. I am not aware of the precise figures you have mentioned. I do not know whether it has even got to that stage or not. You mentioned the addition of management staff. I might mention here that it has come to my attention that we do not have shift supervisors on during the evening and overnight shifts in area control centres, and it would seem to me that might be a logical step to consider.

Mr. Mazankowski: But according to the information I have, it appears that you are going to be imposing another level of supervision, another supervisory level, into the system and reducing the number of controllers and using clerks as controllers. Is that true?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, I think I could assure Mr. Mazankowski that I would not countenance any extra layers of supervision in the system. I would say to him, however, that it would be my viewpoint that I would want to see an adequate level of supervision present where it is required.

But I would like to ask Mr. St. John if he could perhaps reply to Mr. Mazankowski's question in more detail.

Mr. R.F. St. John (Deputy Administrator, Canadian Air Transportation Administration, Transport Canada): Mr. Chairman, I think at the outset it is very important to recognize the distinction between air traffic controllers who man control towers and air traffic controllers who man area control centres and terminal control units. The air traffic controllers who man control towers have less intense training and a

[Traduction]

Pourriez-vous nous donner un peu plus de détails sur ce sujet, car je suis certain qu'il a des répercussions sur les relations entre employeur et employés et sur l'avenir de la sécurité sur les lignes. Je suis assez étonné de voir qu'on songe à augmenter les postes au niveau de la direction tout en les diminuant au niveau des contrôleurs.

Si je n'ai pas bien compris, j'aimerais bien que vous me le disiez.

Le président: Monsieur Sinclair.

M. Sinclair: Monsieur le président, M. Mazankowski a d'abord mentionné les tours de contrôle. J'ai répondu un peu plus tôt à plusieurs questions de M. Nowlan concernant l'élaboration de nouveaux critères pour les heures de service des tours. Tout ceci est à l'étape du développement, il n'y a pas encore eu de consultations à ce sujet. Je ne crois pas devoir revenir sur ce qui a déjà été dit.

Pour ce qui est de la dotation quant aux tours de contrôle, nous envisageons des normes qui tiendront compte de toute une gamme de critères. Si nous nous penchons sur la question, ce n'est bien évidemment pas pour que la sécurité en souffre d'une façon quelconque, mais bien parce qu'il est utile dans n'importe quelle organisation de revoir périodiquement les normes de dotation et les méthodes d'exploitation, surtout en période de restrictions et quand il est particulièrement difficile d'obtenir tous les fonds nécessaires. Nous voulons donc nous assurer que nos ressources sont employées le plus efficacement possible.

Ainsi donc, en effet, nous étudions la question. Je ne connais pas les chiffres précis que vous avez cités. Je ne sais même pas si nous en sommes là. Vous avez parlé d'une augmentation du nombre des cadres. Je puis vous dire qu'on m'a signalé que nous n'avons pas de surveillants pour les équipes de la soirée et de la nuit dans les centres de contrôle régionaux et il me semble qu'il serait logique de réfléchir à la question.

M. Mazankowski: Cependant, selon les renseignements que j'ai ici, il semble qu'on envisage d'ajouter un autre niveau de surveillance et de réduire le nombre des contrôleurs, en confiant à des commis des responsabilités de contrôleurs. Est-ce vrai?

M. Sinclair: Monsieur le président, je puis vous assurer, monsieur Mazankowski, que je n'ai pas l'intention de multiplier les niveaux de surveillance, mais cependant j'ajouterai que selon moi, il est important qu'on veille à ce qu'il existe une surveillance suffisante.

Je demanderai cependant à M. St. John s'il peut donner plus de détails à M. Mazankowski.

M. R.F. St. John (administrateur adjoint, Administration canadienne des transports aériens, Transports Canada): Monsieur le président, je pense qu'il est important dès le départ de distinguer entre les contrôleurs du trafic aérien préposés aux tours de contrôle et les contrôleurs du trafic aérien préposés aux centres de contrôle régionaux et aux unités de contrôle d'aéroports. Les premiers, préposés aux tours de contrôle, ont

[Text]

different type of training and are licensed to do the work performed by a control tower. The air traffic controllers who man the area control centres and the terminal control units are much more highly trained and are trained to handle IFR traffic and en route traffic instead of arriving and departing traffic at airports.

As a normal course of events, the Air Administration reviews the air space architecture at each of our area control centres to ensure that it is adequate to handle the traffic en route in the area; and as a consequence of that, the need for air traffic controllers and the numbers and the number per shift are determined. At the moment, the number of management personnel—that is to say, the supervisory level, one level above the operating controller—is such that we only have management people in the area control centres during normal working hours. Outside normal working hours—that is, from, say, 5.00 p.m. until 7.00 a.m. and on weekends—there are no management personnel whatsoever. As a consequence, we have had some difficulty in restraining the use of overtime. We are therefore seeking approval to increase the number of management personnel, but this will not necessarily mean an increase in the total number of air traffic controllers.

Mr. Mazankowski: It will probably mean a decrease—is that not correct?—in the number of air traffic controllers.

• 1020

Mr. St. John: Mr. Chairman, we are not at the stage that we can determine whether there would be an increase or a decrease.

Mr. Mazankowski: If you are going to increase the management and supervisory level, and you are exercising restraint, and you want to lean the system, you are going to have to make some cuts somewhere.

Mr. St. John: Mr. Chairman, what we intend to do is this. Even if we increase the number of management people, we will make those management people operating controllers. At the moment, the management staff at the area control centres are not operating controllers.

Mr. Mazankowski: If you increase the number of supervisors and management—I am not sure of the terminology or the level—will that then allow you, as is suggested in the document I have, to use clerks rather than controllers to handle duties currently designated as controllers' duties? If that happens, what is going to happen to the 300 controller trainees who are in the system now?

Mr. St. John: Mr. Chairman, there is no intention whatsoever to permit clerks, or any other classification than air traffic controller, to handle air traffic control duties.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, how much time do I have?

[Translation]

suivi une formation moins intense. Cette formation, différente, leur a permis d'obtenir un certificat pour travailler dans une tour de contrôle. Quant aux autres, ceux qui sont préposés aux centres de contrôle régionaux et aux unités de contrôle d'aéroports, ils sont beaucoup plus qualifiés car ils peuvent s'occuper des vols IFR et des vols qui ne font que traverser l'espace aérien plutôt que de se confiner aux décollages et aux atterrissages.

De façon routinière, l'ACTA étudie la configuration de l'espace aérien dans chacun des centres de contrôle régionaux pour s'assurer qu'il s'y trouve assez de personnel pour répondre aux exigences du trafic qui ne fait que passer. C'est ainsi qu'on détermine le nombre de contrôleurs du trafic aérien nécessaire pour chaque équipe. Pour l'instant, le nombre de cadres, c'est-à-dire de surveillants qui sont les supérieurs hiérarchiques des contrôleurs, est si réduit que ce n'est que durant les heures normales de travail qu'il y a un cadre sur place dans les centres de contrôle régionaux. Cela signifie qu'entre 17h00 et 7h00, et la fin de semaine, il n'y a absolument pas de cadres. Par conséquent, le contrôle du surtemps se révèle très difficile. Nous cherchons donc à obtenir l'autorisation d'augmenter le nombre des cadres, mais cela ne signifie pas nécessairement que nous augmenterons le nombre des contrôleurs du trafic aérien.

M. Mazankowski: Cela signifiera probablement qu'il y aura une diminution du nombre des contrôleurs du trafic aérien, n'est-ce pas?

M. St. John: Monsieur le président, nous ne sommes pas encore en mesure de dire s'il y aura augmentation ou diminution.

M. Mazankowski: Si vous augmentez le nombre des cadres, des surveillants donc, et si vous voulez imposer des restrictions en même temps, c'est-à-dire supprimer le superflu, il faudra réduire quelque part.

M. St. John: Monsieur le président, voici ce que nous avons l'intention de faire. Nous envisageons d'augmenter le nombre des cadres et de confier à ces derniers des responsabilités de contrôleurs. Pour l'instant, les cadres dans les centres de contrôle régionaux ne remplissent pas les fonctions de contrôleurs.

M. Mazankowski: Si vous augmentez le nombre des surveillants, des cadres donc, cela vous permettra-t-il, comme on le dit dans le document que j'ai sous les yeux, de faire appel à des commis plutôt qu'à des contrôleurs pour remplir des tâches actuellement étiquetées comme appartenant aux contrôleurs? Le cas échéant, qu'advient-il des 300 contrôleurs stagiaires actuellement en formation?

M. St. John: Monsieur le président, nous n'avons pas l'intention de confier des responsabilités de contrôleur à des commis ou à du personnel qui n'est pas classifié comme tel.

M. Mazankowski: Monsieur le président, combien de temps me reste-t-il?

[Texte]

The Chairman: As a matter of fact, you have had it. One more question, Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: This proposal has been before management for quite some time. What you are telling me, Mr. St. John, is it is still very much in the preliminary discussion stage. I suspect that with the advent of a new administrator it is probably all being reviewed again, because some of the information I have goes back to January and February of this year.

Can I ask this question? Is this whole proposal being reviewed in the light of a new administrator taking charge?

Mr. St. John: Mr. Chairman, that is correct. It is still very much under review.

The Chairman: Would you like to comment, Mr. Sinclair?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, certainly with a new administrator in position, any major review would be subject to my attention and my approval, when it is ready to be presented to me.

The Chairman: Mr. Mazankowski, would you like to be put on the second round?

Mr. McDermid: Mr. Chairman, who is next on your list?

The Chairman: Mr. Bockstael.

Mr. McDermid: Could I ask a supplemental on that particular question?

The Chairman: Yes.

Mr. McDermid: You said that management will act as operating air traffic controllers in the centres, when you bring in management in the evening. In other words, what you will probably do is promote a controller who is in there now to a management position. Is that correct?

Mr. St. John: Mr. Chairman, we are not at that stage of our deliberations.

Mr. McDermid: Okay. Let me ask you this. Does this mean that management, during the day, who are there now in a supervisory capacity and do not operate as air traffic controllers, will in fact go back and be air traffic controllers?

Mr. St. John: It is our hope that these people can be retrained to be operating air traffic controllers.

Mr. McDermid: Thank you, Mr. Chairman. Thank you, Mr. Bockstael.

The Chairman: Mr. Bockstael.

Mr. Bockstael: Thank you, Mr. Chairman. In looking at the supplementary estimates such as we are dealing with here this morning, we find that we are looking at \$10,053,400 additional. The transportation initiatives in eastern Quebec: \$1 million. Further Details and Budgetary Items couples these transporta-

[Traduction]

Le président: En fait, votre temps est écoulé. Je vous permets de poser une dernière question, monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Cette proposition est étudiée par la direction depuis un certain temps. Monsieur St. John, vous me dites que vous en êtes encore au stade préliminaire des discussions. Je suppose qu'avec la venue d'un nouvel administrateur, cette proposition sera étudiée de nouveau, car certains des renseignements dont je dispose ici remontent à janvier ou février de cette année.

Voici la question que je veux poser. Est-ce que l'ensemble de la proposition est étudié du fait de l'entrée en fonction d'un nouvel administrateur?

M. St. John: Monsieur le président, en effet, elle l'est. Son étude est tout à fait d'actualité.

Le président: Monsieur Sinclair, avez-vous quelque chose à ajouter?

M. Sinclair: Monsieur le président, étant donné l'arrivée d'un nouvel administrateur, il faudra qu'il se penche et approuve tout remaniement majeur, au moment opportun.

Le président: Monsieur Mazankowski, voulez-vous que je vous inscrive pour le deuxième tour?

M. McDermid: Monsieur le président, qui est le prochain sur votre liste?

Le président: M. Bockstael.

M. McDermid: Je voudrais poser une question complémentaire ici?

Le président: Allez-y.

M. McDermid: Vous avez dit que les cadres auraient des responsabilités de contrôleurs du trafic aérien dans les centres, quand ils seraient en fonction le soir. En d'autres termes, vous allez probablement promouvoir des contrôleurs à des postes de cadre, n'est-ce pas?

M. St. John: Monsieur le président, nous n'en sommes pas encore là.

M. McDermid: D'accord. Je voudrais vous poser la question suivante: cela signifie-t-il qu'un cadre, qui travaille de jour actuellement, qui n'est donc que surveillant et n'a pas de responsabilité de contrôleur aérien, s'en verra désormais confier?

M. St. John: Nous espérons pouvoir recycler ces cadres pour qu'ils deviennent contrôleurs actifs.

M. McDermid: Merci, monsieur le président. Merci, monsieur Bockstael.

Le président: Monsieur Bockstael.

M. Bockstael: Merci, monsieur le président. Je me reporte au budget supplémentaire dont nous sommes saisis ce matin, et je constate que l'on demande 10,053,400 dollars supplémentaires. Pour ce qui est de la région de l'est du Québec, 1 million de dollars est prévu. La ventilation prévoit notamment la

[Text]

tion initiatives with motor vehicle conversion. It is broken down in the Objects of Expenditure: professional services, construction and acquisition of land, and acquisition of machinery. Then on page 186, for Quebec, we talk about the Chevery—Pave runway. "Havre St-Pierre—construct airport." That is close to \$6.5 million.

This is for information only—no appropriation required. Is this \$1 million for transportation initiatives in eastern Quebec just a general fund, or do you have specifics that it is to be addressed to at this time?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, we have specifics that the \$1 million dollars is to be addressed to.

Mr. Bockstael: I see. Is it correct that a year ago we opened an airport in Gagnon at the cost of more than \$2 million, and because of the iron ore mines closing down and so on, the airport has already closed?

• 1025

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, we do not have any information about an airport at Gagnon. I think we referred to in the general area here in our discussions that are still open.

Mr. Bockstael: A little more than a year ago in October, 1981, I went as a representative of the minister to the ribbon-cutting ceremony in Gagnon. The member of Parliament for the area, André Maltais, was telling me: You opened an airport a year ago and they are closing it down now because there are no more traffic volumes in view of the mines' shutting down. I just wonder whether that could be corroborated?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, I would be glad to look into the matter and get back to Mr. Bockstael in response to this question.

Mr. Bockstael: Okay. At this opportunity we can ask other questions related to air transportation. I guess it is about a year ago or a little more than a year ago, the Brandon airport was approved so that PWA could use those facilities. The contention was that there were no improvements required to the Brandon airport; but, subsequently, I saw figures running as high as \$5 million of necessary improvements to the Brandon airport, and the PWA run was on a trial basis. From all reports I have received from members of Parliament from the Manitoba area the service is well utilized. Is there any intention of carrying out improvements to the Brandon airport.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, there are indications that capital expenditures will be required in the future once the results of an initial trial period are known. The possible projects that we would be considering would be things like runway extension, an instrument landing system, high intensity approach and runway lighting; runway visual range; a fire-training area possibly, but those projects would be con-

[Translation]

conversion des véhicules au propane. Un peu plus bas, sous la rubrique Articles de dépenses, on peut lire: services professionnels et spéciaux, construction et acquisition de terrains, bâtiments et ouvrages. A la page 187, pour le Québec, on prévoit le pavage de la piste de Chevery et la construction d'un aéroport à Havre St-Pierre. Cela représente environ 6.5 millions de dollars.

Ces renseignements sont fournis à titre indicatif car on ne demande pas d'affectation de crédits. Est-ce que ce million de dollars pour des initiatives pour le transport dans l'est du Québec constitue un fonds général ou avez-vous des projets particuliers déjà arrêtés dès maintenant?

M. Sinclair: Monsieur le président, cette somme d'un million de dollars servira à des projets très précis.

M. Bockstael: Je vois. Est-il vrai que l'aéroport de Gagnon qui a été ouvert l'an dernier et qui a coûté plus de 2 millions de dollars, a déjà été fermé en raison de la fermeture des mines de fer?

M. Sinclair: Monsieur le président, nous n'avons pas de renseignements au sujet d'un aéroport à Gagnon. Dans notre discussion, nous avons fait allusion aux aéroports qui sont encore ouverts.

M. Bockstael: Il y a un peu plus d'un an, en octobre 1981, le ministre m'a délégué à la cérémonie d'ouverture de Gagnon. Le député de la région, André Maltais, m'a dit: vous avez ouvert un aéroport il y a un an et voilà qu'on le ferme parce qu'il n'y a plus assez de trafic étant donné la fermeture des mines. Je voulais savoir si c'était vrai.

M. Sinclair: Monsieur le président, je me renseignerai et je répondrai à M. Bockstael.

M. Bockstael: D'accord. Au cours de cette séance-ci, nous pouvons poser d'autres questions concernant le transport aérien. Je pense que c'était il y a environ un an, un peu plus peut-être, que l'aéroport de Brandon a donné la permission à la société PWA d'utiliser ses installations. On pensait alors qu'on n'avait pas besoin d'améliorer les installations de cet aéroport. Par la suite, j'ai vu des chiffres qui indiquaient que 5 millions de dollars seraient nécessaires pour améliorer les installations de Brandon et la société PWA aurait reçu une permission provisoire de les utiliser. D'après ce que me disent tous les députés de la région manitobaine, ces installations sont utilisées intensément. A-t-on l'intention de faire les travaux nécessaires de réfection à l'aéroport de Brandon?

M. Sinclair: Monsieur le président, on s'attend à ce que des dépenses d'immobilisation s'imposent à l'avenir une fois qu'on aura reçu les résultats de la période d'essai actuellement en cours. Au nombre des travaux que l'on envisage de faire se trouvent notamment l'extension des pistes, l'installation d'un système d'atterrissage aux instruments, l'augmentation du wattage des installations lumineuses pour les pistes et l'appro-

[Texte]

sidered only after a trial period is completed and we have assessed the volume of traffic and the need for those projects.

Mr. Bockstael: I would ask the question then whether during this trial period which has run I am sure a year, or more, the department have any statistics to indicate that the service is well utilized?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, I do not think we have any statistics at this point in time. It is my understanding that the trial period began some time about mid-1981 and so it would go to mid-1983, at which time we would be looking at the statistics and the information to make a decision.

Mr. Bockstael: I have one more question concerning Churchill. I have received representations from people in northern Manitoba and people who have private aircraft and so on and they lament the fact that DOT no longer manages the hangar, that it has been leased out to a company, I believe, it is Calm Air and that Calm Air in turn charges much higher fees than DOT ever did to those who want to park their aircraft, store their aircraft in the hangar or have them heated up before putting them to use. They deplore the high tariffs they are being charged, and they add— and I think this is what I would urge you to check into—that Calm Air itself is not very financially stable and has not paid its rent for the hangar; that, while it goes on collecting fees, it has not paid its rent to the Department of Transport for many, many months.

• 1030

They say that if, in the final analysis, Calm Air goes into bankruptcy then DOT will be out all those funds; the people who utilize their services will end up paying the high costs, and it does not do the Department of National Revenue for Canada any good.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, I would be glad to look into that particular matter of the non-payment of the rent, and will give Mr. Bockstael an answer.

Mr. Bockstael: All right; thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Bockstael. Mr. Siddon.

Mr. Siddon: Thank you, Mr. Chairman. Gentlemen, as we are discussing airports, I wonder if we might move to the matter of Boundary Bay Airport and the regional air traffic situation in the Vancouver area, with some peripheral questions regarding plans for the third runway in Vancouver International Airport development.

First of all, I would like to say that I have been the beneficiary of considerable openness by Mr. Dieter Von Bylburg, who is Deputy Administrator and Project Manager for Boundary Bay Airport. I commend him and thank his superiors for making that open dialogue possible.

[Traduction]

che, une amélioration de l'indicateur visuel de pente d'approche des pistes et peut-être, une aire pour les exercices en cas d'incendie. Tous ces projets ne pourront être envisagés qu'une fois la période d'essai terminée et il nous faudra, pour donner le feu vert à ces projets, évaluer les besoins et le volume du trafic.

M. Bockstael: Je vous demande donc si pendant cette période d'essai qui dure depuis un an, voire plus, le ministère a réuni des statistiques indiquant que les installations sont utilisées intensément?

M. Sinclair: Monsieur le président, je ne pense pas que nous ayons de statistiques pour l'instant. Je crois savoir que la période d'essai a commencé au milieu de l'année 1981, ce qui signifie qu'elle se prolongera jusqu'au milieu de l'année 1983. A ce moment-là, nous étudierons les statistiques et les renseignements réunis avant de prendre une décision.

M. Bockstael: Je voudrais poser une question concernant Churchill. Des gens du nord du Manitoba qui sont propriétaires d'appareils privés ont pris contact avec moi et ils déplorent le fait que le ministère des Transports ne soit plus l'administrateur du hangar, qui a été loué à une société, la société Calm Air, si je ne m'abuse. Cette société exige des droits beaucoup plus élevés que ne le faisait le ministère des Transports de ceux qui veulent garer leurs appareils dans le hangar et, éventuellement, y faire réchauffer les moteurs. On déplore donc les droits farineux qui sont désormais imposés et voici ce que je voudrais que vous vérifiiez. La société Calm Air elle-même n'est pas une société très stable du point de vue financier et elle n'a pas versé son loyer pour le hangar. Toutefois, elle perçoit quand même des droits alors que son loyer au ministère des Transports est en souffrance depuis plusieurs mois.

On dit que si, en dernière analyse, la société Calm Air fait faillite, le ministère des Transports fera face à tout ce manque à gagner. Ce sont donc les utilisateurs des installations qui vont faire les frais des coûts élevés qui s'ensuivront et cela n'arrange certainement pas le ministère du Revenu national.

M. Sinclair: Monsieur le président, je vais me renseigner concernant les loyers en souffrance et je répondrai à M. Bockstael.

M. Bockstael: Très bien, merci.

Le président: Merci, monsieur Bockstael. Monsieur Siddon.

M. Siddon: Merci, monsieur le président. Messieurs, puisque nous parlons des aéroports, je voudrais parler de l'aéroport de Boundary Bay et de la situation du trafic aérien dans la région de Vancouver. J'aurais quelques questions connexes concernant le projet d'une troisième piste à l'aéroport international de Vancouver.

Tout d'abord, je tiens à dire que M. Dieter Von Bylburg, qui est l'administrateur adjoint et le directeur de projet de l'aéroport de Boundary Bay, a fait preuve d'une ouverture d'esprit remarquable à mon égard. Je souhaite le féliciter et remercier ses supérieurs hiérarchiques qui ont permis ce dialogue.

[Text]

If we hark back to the end of 1979, we recall that a decision was taken by the Hon. Mr. Mazankowski, the former minister of transport, to get on with developing Boundary Bay Airport as an alternative air traffic centre for general purpose aviation in the Vancouver region. It is now two and a half years later; I note that the runways are paved; that the airport opening is a fait accompli except for an announcement as to when. However, we still have not resolved the question as to the management structure, as to what private consortium or group will be awarded the operating authority for the airport.

So I wonder, then, if Mr. Sinclair might fill us in as to the status of the actual physical opening of the airport, the awarding of a contract and the terms of such contract, for the management of the airport. Can he tell us whether that will occur at the time of opening, or will there be some time delay until the firm proposal or plan is evolved? It is my understanding there is a recommendation before Treasury Board, and I guess what I am trying to get at is how quickly we may expect a decision now, and whether or not we will see an innovative management structure established in the immediate future to get on with the management and the development of that airport site.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, with respect to an operator for Boundary Bay Airport, the final stages of the evaluation of the tender proposals are now taking place. I hope that we would be ready to go to Treasury Board with a recommendation very soon on the selection of an operator. With respect to the date for an opening, I do not have that information to hand. I would be glad to get it for you.

Mr. Siddon: Mr. Chairman, as the runways were paved in the past summer and services have been installed, there is some eagerness and anticipation on the part of private aircraft owners, flying schools and others, to get on with relocating their premises and their aircraft and operating out of Boundary Bay Airport. I just wonder if we are talking about some time in the spring, or not until the consortium is given the go-ahead to manage the airport. Just how long a time frame are we looking at to make the airport operational?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, Mr. St. John has informed me that we plan to open the airport for use about mid-December and that, on an interim basis, we are prepared to operate it ourselves until the operator who is finally selected is ready and able to take over.

Mr. Siddon: Then will that involve a portable, or temporary, control tower installation? Is that on the go right now? I am pleased to hear that it is coming that soon.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, I believe there is a portable control tower on the site now.

• 1035

Mr. Siddon: That is good news, Mr. Chairman. I think those of us who are acquainted with the aviation community in the lower mainland are very conscious of the important contribution this will make to improving air safety in the region.

[Translation]

Si nous remontons à la fin de 1979, nous nous souviendrons que l'honorable Mazankowski, l'ex-ministre des Transports, a pris la décision de procéder au développement de l'aéroport de Boundary Bay pour qu'il constitue une solution de rechange dans la région de Vancouver. Deux ans et demi plus tard, je constate que les pistes sont pavées et que l'ouverture de l'aéroport est inessante. Nous attendons encore qu'on l'annonce. Néanmoins, la question de l'administration de cet aéroport n'est pas encore tranchée car on ne sait pas quel consortium privé décrochera le contrat d'exploitation de l'aéroport.

Monsieur Sinclair, pouvez-vous nous dire quand on ouvrira de fait cet aéroport, nous donner des détails sur le contrat d'exploitation et les clauses qui détermineront l'administration de cet aéroport? Est-ce que cette question sera réglée dès l'ouverture de l'aéroport ou y aura-t-il un retard jusqu'à ce qu'on obtienne une proposition ferme de la part d'un groupe ou d'un autre? Je crois comprendre que le Conseil du Trésor a été saisi d'une recommandation et j'aimerais savoir si une décision sera prise sous peu, c'est-à-dire si nous pouvons nous attendre à une administration dynamique dans un avenir prochain, ce qui permettrait le développement et l'exploitation de cet aéroport.

M. Sinclair: Monsieur le président, pour ce qui est d'une société d'exploitation pour l'aéroport de Boundary Bay, nous en sommes aux dernières étapes de l'évaluation des offres. J'espère que nous pourrions saisir le Conseil du Trésor d'une recommandation sous peu et qu'un administrateur sera choisi. Pour ce qui est de la date d'ouverture, je ne sais pas. Je me renseignerai et je vous répondrai.

M. Siddon: Monsieur le président, puisque les pistes ont été pavées l'été dernier et que les services sont désormais en place, les propriétaires d'appareils privés et d'école de pilotage sont impatients de déménager. Envisage-t-on d'arrêter une date au printemps prochain ou choisira-t-on d'attendre qu'on ait choisi un consortium pour l'administration de l'aéroport? Nous voudrions savoir quel délai est prévu avant qu'on puisse se servir du nouvel aéroport?

M. Sinclair: Monsieur le président, M. St. John me dit que l'aéroport sera ouvert vers la mi-décembre et que, sur une base intérimaire, le ministère des Transports est prêt à l'exploiter tant qu'on n'aura pas choisi une société d'exploitation pour prendre la relève.

M. Siddon: Cela signifie-t-il qu'on aura recours à une tour de contrôle provisoire, portative? Est-ce ainsi que l'on procédera? Je suis ravi d'apprendre que l'ouverture est inessante.

M. Sinclair: Monsieur le président, je pense qu'on a déjà installé une tour de contrôle portative sur les lieux.

M. Siddon: C'est une bonne nouvelle, monsieur le président. Ceux d'entre nous qui connaissent bien les aviateurs des basses terres de l'intérieur de la province comprennent l'importance de l'ouverture de cet aéroport pour la sécurité aérienne de la région.

[Texte]

If I might just follow up the matter a little further, what are the provisions with respect to relocating the Delta Air Park users and what success is the ministry having in relocating some of the commercial interests from VIA, and the flying schools—or is that contingent on the lease structure and the buildings that will be made available once the consortium is named?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, I would like to ask Mr. St. John to respond to that question.

The Chairman: Mr. St. John.

Mr. St. John: Thank you, Mr. Chairman. I was very fortunate to be in Vancouver just a little under two weeks ago and I took the opportunity to visit Boundary Bay. Sir, you are quite correct. The runways are finished, are painted. There is an interim control tower there and the permanent control tower is also well along, under construction. It is hoped that we will make the airport temporarily operational and temporarily operated by Transport Canada until such time as we can find a permanent operator.

With respect to the users of that airport, we hope to entice light aircraft from Vancouver International so as to relieve the pressure on Vancouver International and to decrease the rather hazardous traffic mix. We plan to do that by reviewing the users of Vancouver International Airport—that is, the general aviation community on the south side of the airport—at the termination date of each individual lease with these users. We hope that they will grasp the opportunity and move to Boundary Bay at that time.

Mr. Siddon: Mr. Chairman, I understand a degree of leverage has been exercised with respect to changes in the parking rate structures at Vancouver International. I will not make any comment on that, although it has annoyed a number of the private owners who park their airplanes at Vancouver International. I certainly understand the objective.

A final couple of questions: Do we have the assurance of ministry officials, Mr. Chairman, that the consortium will be a Canadian consortium that will manage this airport? Could you even go so far as to suggest that it might be a group that is familiar with the British Columbia aviation situation, that is centred and based in British Columbia?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, I find it difficult to respond to Mr. Siddon's question while tender proposals are under evaluation. Let me just say that I share his concerns, but I have not yet seen a recommendation for the selection of an operator.

Mr. Siddon: We have not been told, Mr. Sinclair, who the proposers are. Are there any non-Canadian applicants?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, I cannot answer that question.

Mr. Siddon: Okay.

[Traduction]

Je voudrais encore des précisions. Quelles dispositions sont prévues pour ce qui est du déménagement des usagers de l'aéroport Delta Air et est-ce que le ministère a réussi à convaincre certains intérêts commerciaux, VIA et certaines écoles de pilotage notamment, de se déplacer? Doit-on attendre de connaître les exigences des baux qu'imposera la société d'exploitation?

M. Sinclair: Monsieur le président, je demanderais à M. St. John de répondre à cette question.

Le président: Monsieur St. John.

M. St. John: Merci, monsieur le président. J'ai eu le plaisir de me rendre à Vancouver il y a environ deux semaines et j'ai saisi cette occasion pour visiter Boundary Bay. Vous avez tout à fait raison, monsieur. Les pistes sont pavées et on y a peint les indications. Il existe une tour de contrôle provisoire et la tour de contrôle permanente est en construction. On espère que l'aéroport sera exploité provisoirement par Transports Canada tant que l'on n'aura pas trouvé une société d'exploitation permanente.

Pour ce qui est des usagers de cet aéroport, nous espérons attirer les propriétaires de petits appareils qui se servent actuellement de l'aéroport international de Vancouver afin de décongestionner ce dernier et de réduire les risques d'accidents. Nous allons donc étudier la liste des usagers de l'aéroport international de Vancouver, c'est-à-dire ceux qui se servent du côté sud de l'aéroport, et nous prendrons contact avec eux à la date d'expiration de leur bail. Nous espérons qu'ils saisiront l'occasion qui s'offre à eux et qu'ils consentiront à déménager à Boundary Bay.

M. Siddon: Monsieur le président, je crois comprendre qu'on a exercé des pressions en se servant des droits de garage à l'aéroport international de Vancouver. Je m'en tiendrai là même si certains propriétaires d'avions privés qui garent leurs appareils à l'aéroport international de Vancouver ont été importunés. Je comprends très bien le but visé.

Quelques dernières questions: les fonctionnaires du ministère peuvent-ils me donner l'assurance que le consortium qui sera choisi sera un consortium canadien? Iriez-vous jusqu'à dire qu'on envisagera de choisir un groupe qui connaît bien la situation de l'aviation en Colombie-Britannique, voire dont le siège social se trouve en Colombie-Britannique?

M. Sinclair: Monsieur le président, il est difficile de répondre à la question de M. Siddon puisque les offres sont actuellement à l'étude. Je me contenterai de dire que je partage sa préoccupation, mais je n'ai pas encore vu de recommandation concernant le choix de la société d'exploitation.

M. Siddon: Monsieur Sinclair, on ne nous a pas donné la liste des soumissionnaires. Y a-t-il des soumissionnaires qui ne sont pas canadiens?

M. Sinclair: Monsieur le président, je ne puis répondre à cette question.

M. Siddon: Je comprends.

[Text]

Finally, as you are considering holding an opening, as a suggestion, perhaps, will you consider inviting perhaps the former Minister of Transport, or at least the local member of Parliament, to be present on the occasion?

An hon. Member: For a change.

Mr. Siddon: For a change. It did not happen at Roberts Bank.

The Chairman: That is an unusual question on estimates.

Mr. Siddon: It should not have to be asked.

An hon. Member: Very timely.

The Chairman: Mr. Sinclair.

Mr. Sinclair: I am sure the minister's office will take note of your request.

Mr. Siddon: Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Siddon. I might note that we are keeping well within our 10 minutes. Mr. McDermid, your name is on the list. I assume that you had other questions besides the couple of supplementaries you put?

Mr. McDermid: Yes, I did.

The Chairman: Proceed, please.

Mr. McDermid: Thank you, Mr. Chairman. I want just to follow up for a moment on the air traffic controller situation, if I may, on the staffing. When do you feel the new staffing proposal will be in place?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, I could not even hazard a guess on that, but it certainly has a long way to go yet before it would ever be in effect.

Mr. McDermid: Do you not think the uncertainty that is being caused now amongst the air traffic controllers because of this proposal, which you discussed with them last February, I believe, almost a year ago... do you not think this is causing some unrest amongst the air traffic controllers and some uncertainty and, consequently, it is not good for morale?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, I suppose when any review takes place there is a certain degree of concern.

• 1040

However, with an operation such as air traffic control, I would think this kind of thing can be dealt with on a reasonable basis. It certainly should be gone into very thoroughly, also with a good deal of consultation, before the final result is obtained. I do not think you would suggest we should rush into such a thing, but we should proceed deliberately and on the basis of fact.

Mr. McDermid: Have you been maintaining consultations on the staffing situation with the controllers and the association? Have you been meeting with them regularly and keeping them up to date on your thinking?

[Translation]

En terminant, puisque vous envisagez d'ouvrir cet aéroport, je vous propose d'inviter l'ex-ministre des Transports, ou à défaut, le député de la région, pour célébrer l'occasion.

Une voix: Cela nous changera.

M. Siddon: En effet. On n'a pas procédé ainsi à Roberts Bank.

Le président: C'est une question assez singulière lors de l'étude du budget.

M. Siddon: On ne devrait même pas avoir à la poser.

Une voix: C'est tout à fait opportun.

Le président: Monsieur Sinclair.

M. Sinclair: Je suis sûr que le cabinet du ministre prend bonne note de votre demande.

M. Siddon: Merci.

Le président: Merci, monsieur Siddon. Je remarque que nous nous en tenons aux dix minutes réglementaires. Monsieur McDermid, c'est à votre tour. Je pense que vous aviez d'autres questions à poser à part les questions complémentaires que vous avez posées tout à l'heure.

M. McDermid: En effet.

Le président: Allez-y.

M. McDermid: Merci, monsieur le président. Je voudrais revenir un instant à la situation des contrôleurs du trafic aérien. Quand pensez-vous que les nouvelles dispositions de dotation seront concrétisées?

M. Sinclair: Monsieur le président, je ne voudrais même pas m'aventurer là-dessus car nous sommes loin d'avoir terminé notre travail.

M. McDermid: Ne pensez-vous pas que l'incertitude qui règne chez les contrôleurs du trafic aérien actuellement, à l'idée de ce projet, dont vous avez parlé avec eux dès février dernier, c'est-à-dire il y a près d'un an... ne pensez-vous pas que cette situation risque de troubler les contrôleurs du trafic aérien et que l'incertitude qui en découle pourrait saper leur moral?

M. Sinclair: Monsieur le président, je pense que chaque fois qu'il y a examen d'une situation, on se préoccupe jusqu'à un certain point.

Toutefois, dans le cas du contrôle aérien, je pense que ce genre de proposition peut-être discutée raisonnablement. On devrait certainement étudier la chose dans le détail, en procédant à de nombreuses consultations, avant de prendre une décision finale. Vous ne proposez certainement pas que nous nous hâtons trop dans ce genre d'affaire, mais je pense qu'il faut aller de l'avant tout en étant très réaliste.

M. McDermid: Avez-vous tenu des consultations sur la question de la dotation avec les contrôleurs et l'Association? Est-ce que vous les avez rencontrés régulièrement et est-ce que vous les avez tenus au courant de vos propres délibérations?

[Texte]

The Chairman: Mr. Sinclair.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, I would ask Mr. St. John to respond to that question.

The Chairman: Mr. St. John.

Mr. St. John: Mr. Chairman, we have regular consultation with the air traffic controllers in a rather formal process, which takes place once a year and as the need arises. Yes, we have been dialoguing with the Canadian Air Traffic Control Association. We have further work to do before we dialogue with them extensively on this issue.

But I might add that our attrition rate, which is one of the indicators as to how satisfied the population is, is such that it is a very stable population. We do not feel there is a great deal of uneasiness amongst the air traffic controllers at this time.

Mr. McDermid: As I understand it, part of your study is going to be changing responsibilities of air traffic controllers; in other words, re-defining their job. Some of their responsibilities will be given to individuals who, in fact, are not trained air traffic controllers, such as clerks, who will take some of the responsibilities air traffic controllers are handling now. What would those responsibilities be?

Mr. St. John: Mr. Chairman, at each control position in an area control centre, there is a qualified, trained and licensed air traffic controller, and he is the man who actually issues air traffic control instructions to transiting aircraft. Next to him, on his right, is an operational assistant, who previously was classified as a clerk in the Public Service Commission classification system, but is now classified as general trades. He assists the air traffic controller with his administrative duties, such as telephone switching, preparation of flight strips and that sort of thing.

To my knowledge, there is no intention to, in any way, impose upon the assistant to the air traffic controller any operational function whatsoever. I cannot conceive of anybody thinking of doing that, because these people are not adequately trained; nor do we intend to train them to do that.

Mr. McDermid: So there will be no change in definition of duties. Is that what you are saying?

Mr. St. John: Not to my knowledge, Mr. Chairman.

Mr. McDermid: Okay, that is fair enough. Let us go on to another subject.

Going through your supplementary estimates, there is a grant to the Air Cadet League of Canada. Is that something new, a continuing thing or an increase?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, I am going to ask Mr. St. John to respond to that question, because he has a very direct interest in the air cadets.

Mr. McDermid: So do I.

[Traduction]

Le président: Monsieur Sinclair.

M. Sinclair: Monsieur le président, je demanderai à M. St. John de répondre.

Le président: Monsieur St. John.

M. St. John: Monsieur le président, nous rencontrons régulièrement les contrôleurs aériens de façon officielle, c'est-à-dire une fois par an et lorsque le besoin l'exige. Oui, nous avons établi un dialogue avec l'Association canadienne du contrôle du trafic aérien. Nous avons d'autres points à régler avant de négocier cette question de façon détaillée.

Mais je devrais ajouter que notre taux d'attrition, qui est l'un des indicateurs de la satisfaction des employés, montre que les nôtres sont très stables. Nous n'avons pas l'impression qu'il y ait une franche situation de mécontentement parmi les contrôleurs aériens.

M. McDermid: Si je comprends bien, votre étude va modifier en partie les responsabilités de ces contrôleurs; autrement dit, leurs tâches seront redéfinies. Certaines de leurs responsabilités seront attribuées à des employés qui, en fait, n'ont pas été formés à ce travail, comme par exemple des commis, lesquels prendront en charge certaines responsabilités assumées maintenant par les contrôleurs. De quelles responsabilités et tâches s'agit-il?

M. St. John: Monsieur le président, à chaque poste de contrôle d'un centre de contrôle régional, il y a un contrôleur formé, agréé et qualifié, qui transmet les instructions aux appareils en transit. À sa droite, se trouve un assistant opérationnel, que la classification de la Commission de la Fonction publique mettait au rang de commis, mais qui est maintenant reclassé dans la catégorie des métiers divers. Il aide le contrôleur aérien dans les domaines administratifs, tels que la transmission des communications téléphoniques, la préparation des couloirs aériens et ce genre de choses.

À ma connaissance, nous n'avons pas l'intention de toute façon d'imposer à l'assistant aucune fonction véritablement opérationnelle. Je ne pense pas que qui que ce soit y songe, étant donné que ces employés ne sont pas formés pour cela; notre intention n'est pas non plus de leur fournir cette formation.

M. McDermid: Il n'y aura donc aucun changement dans la définition des tâches. Est-ce bien ce que vous nous dites?

M. St. John: Pas à ma connaissance, monsieur le président.

M. McDermid: Très bien, passons à un autre sujet.

En regardant le budget supplémentaire, je vois qu'il y a une subvention pour la Ligue des cadets de l'air. Est-ce que c'est nouveau, ou est-ce qu'il s'agit d'une subvention qui est simplement reconduite ou augmentée?

M. Sinclair: Monsieur le président, je vais demander à M. St. John de répondre à cette question, étant donné qu'il s'intéresse particulièrement aux cadets de l'air.

M. McDermid: Moi aussi.

[Text]

The Chairman: Mr. St. John.

Mr. St. John: Mr. Chairman, the interest Mr. Sinclair speaks of is that I happen to be a director of the Air Cadet League of Canada.

Mr. McDermid: So that is how it slipped in there, is it?

Mr. St. John: This is not a new item. I think it is the third year the Government of Canada has granted an allotment to the Air Cadet League of Canada, to assist them in training young Canadians to be pilots.

The Chairman: Could I have a supplementary there, Mr. McDermid? I was going to raise the issue myself.

Mr. McDermid: Sure.

The Chairman: I want to make it very clear I support the idea of the Government of Canada giving a grant to the Air Cadet League of Canada and the other cadet leagues as well. But I am curious as to why that grant should be under the estimates of Transport rather than National Defence.

Mr. St. John: Mr. Chairman, I am not sure I can answer that question. As you know, the Department of National Defence supports the Air Cadet League of Canada directly—

The Chairman: Yes.

Mr. St. John: —and the Department of Transport does not. I believe the request for this grant was first initiated by the President of the Air Cadet League of Canada some three years ago, and was concurred in through the estimates procedure.

• 1045

The Chairman: I note on page 18 of the supplementary estimates that the funds were provided from the Treasury Board contingencies vote to pay for this item. So I am assuming from that that it is not an additional expense to Transport, or that some other program in Transport has not taken a reduction in its funding because of it. It still piques my curiosity as to why it should be Transport rather than National Defence; but I accept your answer, and I will not pursue it any further.

Yes, Mr. McDermid.

Mr. McDermid: Well, keep that one up. I have three air cadet groups in my particular constituency that I am very proud of. They are crack groups, and any way we can help them I think it is very important.

The other encouraging thing right now is enrolment, the scramble to get in now. Three years ago they could not find anybody, and now they have kids just scrambling to get in, which is just fantastic.

I want to get on the subject of financial assistance for local and local-commercial airports. I notice there is an item in the estimates for that. The minister very kindly circulated to members of Parliament a notice that they had some moneys

[Translation]

Le président: Monsieur St. John.

M. St. John: Monsieur le président, l'intérêt dont M. Sinclair parle vient du fait que je suis un des administrateurs de la Ligue canadienne des cadets de l'air.

M. McDermid: Voilà comment on en est arrivé là?

M. St. John: Ce n'est pas un nouveau poste budgétaire. Je crois que c'est la troisième année que le gouvernement subventionne la Ligue, afin de l'aider à former de jeunes pilotes.

Le président: Pourrais-je poser une question supplémentaire là-dessus, monsieur McDermid? Je voulais moi-même aborder le sujet.

M. McDermid: Bien sûr.

Le président: J'aimerais indiquer de façon très claire que je soutiens cette idée du gouvernement canadien de subventionner la Ligue des cadets de l'air et d'autres ligues de cadets également, d'ailleurs. Mais je me demande si cette subvention devrait être véritablement comptabilisée au budget des transports, plutôt que par exemple celui de la Défense nationale.

M. St. John: Monsieur le président, je ne suis pas certain de pouvoir répondre à cette question. Comme vous le savez, le ministère de la Défense nationale subventionne directement la Ligue des cadets de l'air...

Le président: Oui.

M. St. John: ...et ça n'est pas le cas du ministère des Transports. Je crois que cette subvention fait suite à une demande venant, il y a de cela environ trois ans, du président de la Ligue des cadets de l'air, et qu'il a obtenu satisfaction par l'établissement de ce poste budgétaire.

Le président: Je remarque à la page 18 du budget supplémentaire que ces fonds sont fournis par le Conseil du Trésor dans le cadre des éventualités. Je suppose que ce n'est pas une dépense supplémentaire pour les Transports, ni qu'aucun autre programme des Transports n'a été soumis à une réduction de budget pour compenser cette subvention. Toutefois, ma curiosité reste ce qu'elle est et je me demande pourquoi cela émerge au titre de Transports plutôt que de Défense nationale; toutefois, j'accepte votre réponse, et je n'y reviendrai plus.

Oui, monsieur McDermid.

M. McDermid: Si vous voulez encore rester sur cette question, j'ai trois groupes de cadets de l'air dans mon comté dont je suis très fier. Ce sont des as, et toute assistance que nous pouvons leur prodiguer me semble non négligeable.

Je pense par ailleurs qu'il y a quelque chose de très encourageant en ce moment, et c'est le fait que les jeunes se battent pour s'enrôler alors qu'il y a trois ans, on ne trouvait personne. Je trouve cela extraordinaire.

Je voudrais passer à l'aide financière à l'égard d'aéroports locaux ou commerciaux locaux, pour lesquels il y a un poste dans le budget. Le ministre a eu l'amabilité de faire distribuer aux députés une note leur disant qu'il y avait des fonds de

[Texte]

available for the improvement, upgrading, et cetera, et cetera, of municipal airports, regional airports, and so on and so forth, and other airports as he saw fit to help.

We have a private airport, which is not located in my riding, the Brampton Flying Club's airport which has two runways paved. It is in very close proximity to Toronto International Airport. From all indications, although nobody in the ministry will publicly admit it, they are trying to get smaller private planes away from Toronto International Airport and out to regional airports. To this end, the Brampton Flying Club provides a good service for the private pilot, and as well the small commercial planes.

Through myself they applied for one of these grants for the purchase of 25 acres of land so that they, themselves, could extend and pave a runway which would give them two runways and allow them to handle bigger private planes, make the local facility more attractive, and, in fact, probably help you with your concern about the smaller private aircraft at Toronto International Airport. The office came back and said: No, we are not taking care of the private clubs in that particular area.

I would like to find out if any private airports got assistance, what that assistance was, and why, with an airport like the Brampton Flying Club has, which is a very professionally run organization, they would, in fact, not be allowed. And it was not a great deal of money, I might add. I do not have the details. I have asked for it to be sent over; it has not arrived yet.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, my understanding is that that particular application was not accepted, because it fell outside the criteria that was set down, in that it was a privately owned airport. I could not disagree with Mr. McDermid as to the quality of the airport or anything else. The only thing I can say with respect to this particular program is that that application fell outside the criteria the minister set down—because it was privately owned.

The Chairman: Your final question, Mr. McDermid.

Mr. McDermid: Thank you. If I might quote from the directive that came out from the ministry. It was the community airport development assistance, and it said that it is possible that we could be eligible—under the class of recipients: municipalities, other levels of government, or as directed by the minister. Now, “or as directed by the minister” to me means that they fit under the criteria. I mean, he has the discretionary power to say: Yes, this is a very useful project, and yes, it would allow some of the smaller aircraft from Toronto International Airport to be transferred to the Brampton facility because they could then handle it. That is why we made the application. We felt it did fit under the criteria, and that is why we made an appeal to the minister.

[Traduction]

disponibles pour l'amélioration, l'extension, etc., etc., des aéroports municipaux, régionaux et autres, et d'autres aéroports que l'on pouvait juger utile d'aider.

Nous avons un aéroport privé, qui ne se trouve pas dans mon comté, il s'agit de l'aéroport du *Brampton Flying Club*, où il y a deux pistes en dur. Cela se trouve très près de l'aéroport international de Toronto. Tout indique, bien que personne au ministère ne veuille le reconnaître publiquement, que l'on cherche à faire atterrir sur ce petit aéroport et dans d'autres aéroports régionaux, certains petits avions privés qui utilisent normalement l'aéroport international de Toronto. Pour cela, le *Brampton Flying Club* offre un bon service aux pilotes privés, et à de petits avions commerciaux.

On a donc demandé, par mon entremise, une de ces subventions pour l'achat de 25 acres de terrains pour prolonger une piste et la faire paver, ce qui donnerait à l'aéroport deux pistes et lui permettrait de faire atterrir des avions privés plus grands, lesquels seraient donc intéressés par cet aéroport, ce qui, en fait, viendrait au devant de vos préoccupations en ce qui concerne le trafic des petits avions privés à l'aéroport international de Toronto. La réponse a été radicale: non, nous ne nous occupons pas des petits clubs privés dans cette région.

Je voudrais savoir si certains aéroports privés reçoivent une aide, quelle serait alors cette aide, ce qui la justifie et pourquoi un aéroport comme celui du *Brampton Flying Club*, qui est géré et administré de façon professionnelle, ne pourrait pas lui aussi toucher une subvention. J'aimerais ajouter que nous n'avions pas demandé beaucoup d'argent, je n'ai pas les détails. J'avais demandé qu'on m'envoie le dossier, et il n'est pas encore arrivé.

M. Sinclair: Monsieur le président, j'ai l'impression que dans ce cas particulier, la subvention n'a pas été allouée en raison des critères, c'est-à-dire du caractère privé de l'aéroport. Je n'ai rien à répondre à M. McDermid lorsqu'il nous parle de la qualité du service que peut fournir cet aéroport. Malheureusement, je dois dire qu'en ce qui concerne ce programme particulier, la demande ne répondait pas aux critères fixés par le ministre, puisqu'il s'agissait ici d'un aéroport privé.

Le président: Votre dernière question, monsieur McDermid.

M. McDermid: Merci. Je peux citer ici la circulaire du ministère. Il s'agissait de l'aide au développement des aéroports publics, et d'après cette circulaire, nous étions admissibles... au titre de: municipalités, autres niveaux de gouvernement, ou sur directives du ministre. Cette expression «sur directives du ministre» suffit donc pour signaler que toutes les conditions sont réunies pour avoir droit à la subvention. Il a donc tout pouvoir pour dire: oui, voilà un projet très intéressant, cela permettrait à des petits avions d'être détournés de l'aéroport international de Toronto vers celui de Brampton qui peut très bien les faire atterrir. Voilà pourquoi nous avons fait cette demande, et nous avons l'impression que les conditions étaient réunies, nous avons donc fait appel au ministre.

[Text]

• 1050

Now, I know damn well the minister does not make that decision. It comes down to your department; and, as far as I am concerned, it does fit within the criteria; and, to me, it would make great sense for them to get it. As I understand it, they are just trying to pick up 25 acres from an adjacent farm which would allow them to lengthen runway 1432 to 1,080 metres from 677, I believe it is, in length.

If you can show me where "as directed by the minister" does not mean that that eliminates that airport from applying, then I would like to see it; but I have not had a good explanation. The letter from the minister says there are strict eligibility criteria established, but his own bulletin states:

... municipalities, other levels of government or as directed by the minister.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, I would be glad to review this particular case in consultation with the minister's office, but I think I can only repeat my previous answer that it was felt to be outside the general criteria that were laid down. But, in response to Mr. McDermid's request, I will have a look at it myself and see whether there is anything in there that is worthy of any reconsideration under the terms of reference of the program as laid down by the minister.

Mr. McDermid: I would appreciate it. Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. McDermid.

I have another question or two before we go to the second round, but just a final comment regarding the Air Cadet League. To you, Mr. St. John, since you are a director: You might be interested to know that the top female cadet for Canada for this year happens to be a very close family friend of mine from the riding, and I know she benefited from the grant that Transport makes. I am sure she did because she is also a pilot. Naturally, I am very proud that the top air cadet for Canada happens to be one of my constituents and a friend.

Mr. McDermid: (*Inaudible—Editor's note.*)

The Chairman: No, she does not, Mr. McDermid. If I fly, I pay.

Yes, Mr. St. John?

Mr. St. John: May I respond to that? I am most pleased to hear that a very close friend of yours is the top female cadet. You might be interested in knowing that over one-third of the air cadets are girls. They are very, very active in the organization. I happen to be on the selection board that selects those who are given the pilot training each year, and I must say the girls make an outstanding presence when I interview them.

The Chairman: Her name, by the way, is Jeannie McKibbon. I will put that on the record.

I want to turn to another topic now, and that is the item in the estimates entitled "Motor Vehicle Conversion". That again

[Translation]

Mais je sais très bien que ce n'est pas le ministre qui prend cette décision. Cela revient à votre ministère, et pour moi, les conditions sont réunies, je pense que cette subvention serait tout à fait justifiée. Si je ne me trompe, l'aéroport voudrait qu'un fermier voisin lui cède 25 acres pour allonger la piste 1432 de 677 mètres à 1,080 mètres.

Si vous pouvez me montrer en quoi «sur directive du ministre» implique que l'aéroport ne peut faire sa demande, j'aimerais bien vous entendre; mais aucune bonne explication ne nous a été fournie. D'après la lettre du ministre, il y aurait des critères d'admissibilité stricts, mais sa circulaire stipule:

... municipalités, autre niveau de gouvernement ou sous-directive du ministre.

M. Sinclair: Monsieur le président, je serais heureux de réexaminer ce cas particulier en en discutant avec le cabinet du ministre, mais je ne peux que répéter ma réponse, nous avons l'impression que les critères généraux fixés n'étaient pas ici satisfaits. En réponse à la demande de M. McDermid, je m'y reporterai moi-même et je verrai si le cas ne pourrait pas être reconsidéré d'après les termes de référence du programme du ministre même.

M. McDermid: J'en serais très heureux. Merci.

Le président: Merci, monsieur McDermid.

J'ai une autre question ou deux avant que nous passions au deuxième tour, mais j'ai une dernière remarque à faire concernant la ligue des Cadets de l'air. Cela s'adresse à vous, monsieur St. John, puisque vous êtes un des administrateurs: Vous serez peut-être intéressé d'apprendre que la femme qui a le grade le plus élevé chez les cadets se trouve être cette année une amie très proche de ma famille, dans mon comté, et je sais qu'elle a pu profiter de cette subvention du ministère des Transports. Je pense également que cela est dû au fait qu'elle est pilote. Je suis donc très fière de voir que la première cadette se trouve être une amie qui vient également de mon comté.

M. McDermid: (*Inaudible—Note de l'éditeur.*)

Le président: Non, monsieur McDermid, lorsque je prends l'avion, je paie.

N'est-ce pas, monsieur St. John?

M. St. John: Puis-je répondre? Je suis heureux d'entendre qu'une proche amie de votre famille se trouve être une des premières cadettes du Canada. Cela vous intéressera peut-être également d'apprendre que plus d'un tiers des Cadets de l'air sont des filles. Elles sont très très actives au sein de l'organisation. Je fais partie du comité de sélection pour le cours de formation des pilotes, et je dois dire que les filles sont remarquables au moment de l'entrevue.

Le président: Puisque nous en parlons, elle s'appelle Jeannie McKibbon. J'aimerais que cela figure au compte rendu des débats.

Je vais aborder un autre sujet maintenant, il s'agit du poste intitulé «programme de conversion des véhicules au propane».

[Texte]

seems like a strange item in the air administration estimates, but I assume that is motor vehicles owned and operated by the air administration. Is that conversion from gasoline to propane or LNG or both?

Mr. Siddon: Gallons to litres, Mr. Chairman. It costs that much.

The Chairman: That is immaterial. Yes, Mr. Sinclair.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, you are quite correct in your assumption. It is for conversion from the conventional fuels to both propane and LNG.

The Chairman: To both. And who sets the standards for that conversion?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, I am told that Energy, Mines and Resources established the standards for those conversions.

The Chairman: I note that the total expenditure for this year with the supplementary estimates is \$373,000. Do you have any idea how long it will take to recover that investment, and might I know—if you have the information available—what the life expectancy of a vehicle would have to be before you would convert?

• 1055

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, I do not have the precise statistics in hand at the moment, but as a former employee in the LPG industry, both in Canada and the United States, I do know that conversion to propane is certainly a very cost-justified move. My experience is some 15-plus-years-old, but I know at that time we were able to justify conversion costs with a pay-out in less than three years. What the statistics are at the moment, I do not know. At that time, Mr. Chairman, it was our criteria that we would not convert any vehicle that was more than three years old.

The Chairman: Have you had any accidents as a result of conversion in any of the vehicles in your administration?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, not to my or my colleagues' knowledge.

The Chairman: Mr. Mazankowski wants to put a supplementary on that.

Mr. Mazankowski: Thank you, Mr. Chairman. I take it that this conversion program just covers the vehicles used in the air transportation sector.

Mr. Sinclair: Within the air administration.

Mr. Mazankowski: Is the conversion made strictly to propane, or is the option of using gasoline still there? There are two types of conversions, and I am just wondering which one the department has opted for.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, I am told it is a dual usage . . . both gasoline—

[Traduction]

L'intitulé me semble un peu étrange puisqu'il s'agit de l'administration des transports aériens, mais je suppose qu'il s'agit des véhicules motorisés dont elle se sert. S'agit-il de convertir en passant de l'essence au propane ou au gaz liquide, ou aux deux?

M. Siddon: Il s'agit de passer des gallons aux litres, monsieur le président. Cela coûte ce qui est inscrit ici.

Le président: Ce n'est pas cela qui est important. Oui, monsieur Sinclair.

M. Sinclair: Monsieur le président, vous avez tout à fait raison. Il s'agit de convertir en passant des carburants conventionnels au propane et au gaz liquide.

Le président: Aux deux. Et qui décide des normes de conversion?

M. Sinclair: Monsieur le président, on m'a dit qu'Énergie, Mines et Ressources avait fixé les normes de conversion.

Le président: Je remarque que le total des dépenses pour cette année, dans le cadre du budget supplémentaire, est de \$373,000. Combien de temps faudra-t-il pour amortir cette somme, et j'aimerais savoir, si vous avez ce renseignement, à partir de quelle durée de vie utile vous procéderez à la conversion des véhicules?

M. Sinclair: Monsieur le président, je n'ai pas les chiffres précis sous la main, mais comme ancien employé de l'industrie du propane liquéfié, au Canada et aux États-Unis, je sais que la conversion au propane est une décision qui se justifie du point de vue économique. Mon expérience remonte à il y a plus de 15 ans, mais je sais qu'à l'époque, on récupérait en moins de trois ans les frais de la conversion. Je ne connais pas les chiffres pour le moment. À l'époque, monsieur le président, nous avons décidé de ne convertir aucun véhicule qui avait plus de trois ans.

Le président: Y a-t-il eu, comme conséquences de cette conversion, des accidents parmi les véhicules de votre administration?

M. Sinclair: Monsieur le président, pas à ma connaissance ni à celle de mes collègues.

Le président: M. Mazankowski voudrait poser une question supplémentaire à ce sujet.

M. Mazankowski: Merci, monsieur le président. Je pense que ce programme de conversion concerne les véhicules utilisés dans le secteur du transport aérien.

M. Sinclair: Oui, il s'agit de l'administration du transport aérien.

M. Mazankowski: S'agit-il d'une conversion obligatoire au propane, ou peut-on continuer à utiliser l'essence? Il y a deux modes de conversion, et je me demande lequel a été choisi par le ministère.

M. Sinclair: Monsieur le président, on me dit qu'il y a deux usages . . . pour l'essence . . .

[Text]

Mr. Mazankowski: Just a point of interest, Mr. Chairman. It really conflicts with the criteria that is used by Energy, Mines and Resources, which only pays the conversion grant if you convert totally to propane or LNG. You will not qualify if you have the option of using both gasoline and propane.

The Chairman: Does the air administration have a quote for those grants from EM&R?

Mr. Mazankowski: I would like to say, it makes good sense to have the dual system. That is really a fallacy of the conversion program by EM&R, because there are times, with Canada's weather, when you cannot use propane as a fuel. To disallow a grant on that basis is, in my view, inconsistent with the general thrust of conversion. But I guess that is another—

The Chairman: Editorial comment.

Mr. Mazankowski: That belongs to another committee.

The Chairman: Mr. Sinclair.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, we will look into Mr. Mazankowski's question with respect to the eligibility. The fact that we are asking for funds here under our program, even though we were guided by some of the standards from Energy, Mines and Resources, it does not mean we are seeking a grant from them.

An hon. Member: I appreciate that.

Mr. Sinclair: I would agree with you that operational necessity may dictate dual usage. I am also aware that when you have dual usage you sacrifice a bit of the efficiency.

The Chairman: One final question, and then we will go to the second round.

In your conversion program, are you converting only cars, passenger cars and light trucks, or are you converting vehicles like tow-motors and snowplows and other heavy-equipment vehicles?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, I am told that at the present time the program is just for cars and light trucks.

The Chairman: Thank you very much.

Mr. Nowlan.

Mr. Nowlan: Mr. Chairman, if we can keep this going the way we are going, we might—

The Chairman: That is a question maybe we should try to settle right now.

Mr. Nowlan: Let us see how we go on the second round, Mr. Chairman.

The Chairman: All right. I have three people so far indicating they wish to ask questions on the second round. I have four now.

[Translation]

M. Mazankowski: C'est une simple question de curiosité, monsieur le président. Il y a contradiction avec les critères d'Énergie, Mines et Ressources, lequel subventionne la conversion lorsque l'on convertit complètement au propane ou au gaz naturel liquide. Il n'est pas possible d'être subventionné si l'on peut continuer à choisir entre l'essence et le propane.

Le président: Est-ce que l'administration des transports aériens reçoit une partie de ces subventions d'Énergie, Mines et Ressources?

M. Mazankowski: Je crois qu'il serait utile de continuer à jouer des deux systèmes. Il y a là, en fait une erreur du programme d'Énergie, Mines et Ressources, étant donné qu'avec le climat canadien, on ne peut pas toujours utiliser le propane comme carburant. Le refus de subvention ne me semble pas, dans ce cas, conforme à l'esprit du programme de conversion. Mais c'est sans doute une autre...

Le président: Note de l'éditeur.

M. Mazankowski: Cela est du domaine d'un autre comité.

Le président: Monsieur Sinclair.

M. Sinclair: Monsieur le président, nous allons revoir la question de M. Mazankowski sur l'admissibilité aux subventions. Nous demandons des crédits pour notre programme, et même si nous sommes tenus par certaines normes d'Énergie, Mines et Ressources, cela ne signifie pas que nous leur demandons de nous accorder des crédits.

Une voix: Voilà une bonne réponse.

M. Sinclair: Je pense comme vous que les nécessités, sur le terrain, imposent l'utilisation des deux carburants. Je sais également que lorsque vous avez cette possibilité du choix, vous sacrifiez un peu l'efficacité.

Le président: Une dernière question, et nous passerons ensuite au deuxième tour.

Dans votre programme de conversion, s'agit-il simplement de voitures automobiles, de camions légers, ou également de véhicules lourds, remorques ou chasse-neige?

M. Sinclair: Monsieur le président, on me dit que, pour le moment, le programme concerne simplement les voitures automobiles et les camions légers.

Le président: Merci beaucoup.

Monsieur Nowlan.

M. Nowlan: Monsieur le président, si nous pouvons continuer comme cela, nous pourrions bien...

Le président: Voilà une question que nous devrions peut-être régler dès maintenant.

M. Nowlan: Voyons comment le deuxième tour va se dérouler, monsieur le président.

Le président: Très bien. J'ai ici trois noms sur ma liste, pour le deuxième tour. Quatre maintenant.

[Texte]

Mr. Nowlan: I would like to just take further Mr. Siddon's comment, which he said in jest, but I ask it in seriousness. Is there an item in these supplementaries, or somewhere, where there is the cost of conversion from imperial measure to metric measure within the air administration and/or in other administrations as we come to them?

• 1100

Mr. Siddon: You better back up, then. Are they fueling aircraft in litres or gallons?

An hon. Member: Pounds.

Mr. Nowlan: Okay, there is a two-part question on metric and imperial.

An hon. Member: Kilograms; it is weight that counts.

The Chairman: I hope that remark is not on our transcript.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, we do not control the fueling of aircraft; that is handled usually by an airline fuel committee. I am not aware of what measure they use at the present time in controlling the filling of aircraft with fuel.

Mr. Nowlan: What about the expense of conversion from imperial to metric in terms of brochures, painting signs, equipment, tools? There must be some cost figures or surveys within the department on that. Can you give us the answer later if you do not have the detail now?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, I am told that our conversion to the metric system is virtually complete.

Mr. Nowlan: That is not my question.

Mr. Sinclair: And there is not money in these estimates for that particular—

Mr. Nowlan: Oh, no, listen: We have the general item here and the supplementaries; I appreciate that we can ask you when it comes around in the general estimates, and I am not going to argue with you today. But surely, in terms of air administration, you can give this committee what it has cost—the estimate. If it has all been completed, then you can even do better than estimates; you can report to the committee what it has cost to convert within the air administration. We will ask the same question of marine and land; it is the taxpayers' right to know.

You may not have the information with you today, because it is not a detail in a supplementary, but it certainly can come in legally under some of the general items that have obviously been affected by conversion. We can make that argument if we want to get into a procedural hassle. But surely, we are entitled to the information.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, I do not have the information as to what the cost of conversion to the metric system may

[Traduction]

M. Nowlan: J'aimerais revenir sérieusement à la remarque que M. Siddon a faite sous forme de plaisanterie. Y a-t-il un crédit dans ce budget supplémentaire, ou ailleurs, indiquant les frais de conversion au système métrique, pour l'administration des transports aériens et pour d'autres administrations éventuellement?

M. Siddon: Dans ce cas, il vaudrait mieux préciser. Le ravitaillement des avions se mesure-t-il en litres ou en gallons?

Une voix: En livres.

M. Nowlan: Cette question touche la conversion au système métrique.

Une voix: En kilogrammes, c'est le poids qui compte.

Le président: J'espère que cette remarque n'est pas enregistrée.

M. Sinclair: Monsieur le président, nous n'avons rien à voir avec le ravitaillement des avions; cet aspect de l'exploitation relève d'un comité des carburants aviation. J'ignore de quelle unité de mesure on se sert, à l'heure actuelle, dans le ravitaillement en carburant des avions.

M. Nowlan: Qu'en est-il des frais de conversion du système impérial au système métrique pour ce qui est des brochures, des panneaux indicateurs, du matériel et des outils? Le ministère a sûrement des chiffres à ce sujet. Pouvez-vous nous faire parvenir la réponse plus tard si vous ne l'avez pas maintenant?

M. Sinclair: On me dit, monsieur le président, que nous avons terminé à toutes fins utiles notre conversion au système métrique.

M. Nowlan: Cela ne répond pas à ma question.

M. Sinclair: Et qu'aucun crédit demandé dans ce budget supplémentaire ne porte sur...

M. Nowlan: Non, voici: Nous avons ici le budget principal et le budget supplémentaire; je sais que nous pourrions vous poser la question lors de l'étude du budget principal, je n'ai pas l'intention d'en discuter longuement avec vous aujourd'hui. Mais en ce qui concerne l'administration du transport aérien, vous pouvez certainement nous dire combien a coûté la conversion. Si elle est à toutes fins utiles terminée, vous pouvez même nous donner le chiffre exact, vous pouvez dire au comité combien il en a coûté à l'administration du transport aérien pour se convertir au système métrique. Nous poserons la même question pour le transport maritime et le transport terrestre; le contribuable a le droit de le savoir.

Vous n'avez peut-être pas ce renseignement ici aujourd'hui car il ne figure pas au budget supplémentaire; par contre, ces chiffres se retrouvent certainement ailleurs, sous des rubriques plus générales. Si nous le voulions, nous pourrions nous lancer dans un débat de procédure. Ceci étant dit, il ne fait pas de doute que nous avons droit à cette information.

M. Sinclair: Monsieur le président, je n'ai pas ici le coût de la conversion au système métrique. Si le Comité le désire

[Text]

have been. If the committee wishes, we will endeavour to put an answer together to that question.

Mr. Nowlan: I would appreciate it. I am certainly going to be asking that type of question in the other elements of the Department of Transport. I think it would be very illuminating and informative.

The Chairman: Mr. Siddon would like a supplementary there. It is up to Mr. Nowlan.

Mr. Siddon: I did not understand Mr. Sinclair's reply earlier as to whether or not MOT was in the business of fueling either aircraft or vehicles. We know that Canada Post fuels its own vehicles; they are using pumps that pump gallons because they are exempted from the metric legislation by order in council. Is Mr. Sinclair saying that in all of the MOT regional airports across Canada there is not one airport that is pumping its own fuel into its own aircraft—or dispensing fuel? If that is not the case, then are these pumps converted to metric or not?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, I would ask Mr. St. John to respond to that question.

Mr. St. John: Mr. Chairman, at most airports in the country—and I believe all—those commercial aircraft that are receiving fuel do so from commercial suppliers. The arrangement is between them as to whether it is in metres or gallons; it is really an issue between those two. At some airports in Canada where Transport Canada is operating, we will normally get our fuel also from commercial suppliers. Candidly, I cannot answer you whether we get them in litres or gallons, but I believe that most fuel-dispensing trucks now have a dual system which indicates both the litres and gallons that are being delivered. I do know that most of the aircraft we are using, of course, have their internal fuel system measured in gallons. I am sure the pilots would want to know what the gallonage was, as well as the litres.

Mr. Nowlan: That was a good couple of minutes of his time. We are going pretty expeditiously, and that is good; it keeps the flow going better.

Very generally, the \$5.5 million for grants listed for local airports.

• 1105

I do not want the details now, Mr. Chairman, but could Mr. Sinclair or his officials provide us with a table or a report on how that \$5.5 million has been allocated and have it perhaps appended to the record of this committee? Has it all been used up? If so, how and where and what airports got it?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, in answer to Mr. Nowlan's question, no, all the funds have not been used up and, yes, we can provide a list as at the current date of grants that have been made under this particular program.

[Translation]

cependant, nous ferons de notre mieux pour présenter une réponse à cette question.

M. Nowlan: Je vous en saurai gré. Je poserai la même question aux représentants des autres administrations ministérielles de transport. Je crois que les réponses seront très intéressantes.

Le président: Si M. Nowlan le permet, M. Siddon posera une question supplémentaire.

M. Siddon: Je n'ai pas compris la réponse précédente de M. Sinclair lorsqu'on lui a demandé si le ministère des Transports s'occupait ou non du ravitaillement des avions ou des véhicules. Nous savons que la Société canadienne des postes ravitaillait ses véhicules; les pompes de cette société sont encore étalonnées en gallons grâce à un décret d'exemption. M. Sinclair veut-il vraiment dire que dans aucun de ses aéroports régionaux, le ministère des Transports ne fournit en carburant ses propres avions ou les autres? Si cela n'est pas le cas, ses pompes sont-elles étalonnées en litres ou en gallons?

M. Sinclair: Monsieur le président, j'aimerais demander à M. St. John de répondre à cette question.

M. St. John: Monsieur le président, dans la majorité des aéroports du pays, sinon dans tous les aéroports du pays, les avions commerciaux sont ravitaillés en carburant par des fournisseurs commerciaux. Quant à savoir si le calcul de la quantité se fait en gallons ou en mètres, cette question ne regarde que les intervenants. Dans certains aéroports canadiens où le ministère a des avions, nous nous procurons habituellement notre carburant chez des fournisseurs commerciaux. En toute franchise, je ne peux pas vous dire si nous achetons le carburant en litres ou en gallons, je crois cependant que la majorité des camions de ravitaillement sont dotés d'un système mixte indiquant le nombre de litres et le nombre de gallons vendus. Je sais, toutefois, que dans la plupart de nos avions, les jauges du carburant sont étalonnées en gallons. Je suis convaincu que les pilotes veulent connaître le nombre de gallons et de litres utilisés.

M. Nowlan: Cela a bien pris quelques minutes pour avoir cette réponse. Notre débat se fait passablement rapidement et c'est une bonne chose.

Passons maintenant à une autre rubrique, les 5,5 millions de dollars de subventions affectés aux aéroports locaux.

Je ne demande pas, monsieur le président, maintenant tous les détails, mais j'aimerais que M. Sinclair ou ses fonctionnaires nous remettent un tableau ou un rapport sur l'affectation de ces 5,5 millions de dollars pour que nous puissions les annexer éventuellement aux délibérations du Comité? Ces subventions sont-elles épuisées? Dans l'affirmative, comment l'ont-elles été et à quels aéroports ont-elles été versées?

M. Sinclair: Monsieur le président, pour répondre à la question de M. Nowlan, non, toutes les subventions n'ont pas été utilisées et oui, nous pouvons remettre une liste ventilant

[Texte]

The Acting Chairman (Mr. Ellis): Mr. Nowlan.

Mr. Nowlan: All right, thank you. I come back to the criteria we talked about earlier, establishing recommendations or proposals whenever they are firm, on closing control towers. In the Dubin report, he talks about the 60 control towers of Canada; as part of that, there is a schedule in there, I guess from Mr. Livingston, on the uncontrolled towers and the traffic. My question, Mr. Chairman, first, is this: Could the officials, so that we have some idea, perhaps, of the criteria—there must be a study within the department—for the control towers, could we have from them a report—again that could be appended later to the record of these hearings or the next hearings of the committee—setting out the table for the control towers of the use of those control tower airports as divided amongst commercial traffic, private traffic, jet traffic and propeller traffic, sort of using the reference in Appendix A, Volume 3, of Dubin of, I gather, Mr. Livingston's brief, where he has totals for all the uncontrolled airports and he breaks it up between domestic, international, government and local. That might be a more correct way to break down the figures; in other words, it would be so that we could receive some information as to the statistics of use at these 60 controlled airports, but not go into that now—if it were possible to provide that?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, we will look into the matter and prepare a report such as Mr. Nowlan requests.

Mr. Nowlan: Thank you. Then, knowing full well that you can do anything with figures—not you, but anyone can do anything with figures—could Mr. Sinclair or Mr. St. John answer this question? In the preparation of figures of use of aircraft at airports, is it standard that a touch and go training flight—I guess perhaps even of private planes, but certainly of DOT planes and other planes of training, where they come down, touch and take off—is a statistic of use in the figures that you compile? If it is, it obviously would be for all airports.

Mr. St. John: Mr. Chairman, yes, that is a statistic that is included, because when an aircraft approaches an airport and departs, even if it just does a touch and go, it is using up air space, an air traffic controller, control tower—ACC terminal unit capability. So it is a statistic that is included.

Mr. Nowlan: I appreciate that. My next question flows from it. Is it departmental policy, say in the central region here, to designate some airports for more training flights, such as touch and go flights of DOT planes in particular, than other planes? In other words, very specifically, is Mirabel designated, or directed, to have, say, touch and go training flights at Mirabel where they would not be designated to do it at Dorval or at Toronto, because of the heavier traffic there?

[Traduction]

toutes les subventions qui ont été accordées en vertu de ce programme.

Le président suppléant (M. Ellis): Monsieur Nowlan.

M. Nowlan: D'accord, merci. Je reviens maintenant à un sujet dont nous avons discuté précédemment, c'est-à-dire les recommandations ou les propositions fermes de fermeture des tours de contrôle. Dans le rapport Dubin, on parle de 60 tours de contrôle au Canada; dans ce même rapport, M. Livingston a, je crois, présenté un tableau sur les tours non contrôlées et le trafic aérien. Voici ma première question, monsieur le président. Au sein du ministère, on doit faire une étude sur les tours de contrôle, les fonctionnaires pourraient-ils rédiger à notre intention un rapport explicatif des critères; ce rapport pourrait être annexé au compte rendu de notre séance ou à un compte rendu ultérieur et nous permettrait de connaître la ventilation du trafic commercial, privé, à réaction et à hélices par tours de contrôle. Ce rapport pourrait être présenté sous la forme de l'annexe A au volume 3 du Rapport Dubin tiré je crois du mémoire de M. Livingston où on retrouve les totaux pour tous les aéroports non contrôlés et une ventilation des vols intérieurs, internationaux, officiels et locaux. Cette ventilation serait peut-être plus utile; nous aurions certains renseignements sur les statistiques d'utilisation de ces 60 aéroports contrôlés. Serait-il possible d'obtenir ce rapport?

M. Sinclair: Monsieur le président, nous étudierons la question et nous présenterons un rapport conforme à la demande de M. Nowlan.

M. Nowlan: Merci. Maintenant, sachant très bien qu'on peut manipuler les statistiques, M. Sinclair ou M. St. John pourraient-ils répondre à la question suivante? Dans la compilation de statistiques d'utilisation des avions aux aéroports, est-il courant que les posé-décollé des vols d'entraînement, soient inclus dans les statistiques? Je pense ici aux avions privés mais aussi aux avions du ministère des Transports et aux autres avions d'entraînement. Si ces types de vol sont recensés dans les statistiques, ils doivent l'être évidemment dans tous les aéroports.

M. St. John: Monsieur le président, en effet, ce type de vol est inclus dans les statistiques car lorsqu'un avion approche un aéroport ou le quitte, quand bien même ce ne serait qu'un vol posé-décollé, cet avion utilise l'espace aérien, fait travailler un contrôleur du trafic aérien, accapare une partie de la capacité du contrôle régional. C'est donc une statistique qui doit être incluse.

M. Nowlan: Je comprends. Voici maintenant une question qui en découle. Le ministère a-t-il comme politique, par exemple dans la région centrale, de désigner certains aéroports aux fins de la formation, tels que les vols posé-décollé des avions du ministère? Autrement dit, plus précisément, l'aéroport de Mirabel est-il désigné pour recevoir des posé-décollé alors que les aéroports de Dorval ou de Toronto ne le sont pas car le trafic y est plus dense?

[Text]

Mr. St. John: Mr. Chairman, we do not designate an airport as being used for touch and goes or for any purpose. The airport is there for the use of the users, as they see fit. Of course, an airport such as Mirabel, which may have less traffic than Dorval, will probably be more attractive to people who are on training flights to do their touch and goes and we would, in fact, encourage them to do that to lighten the load at Dorval.

Mr. Nowlan: I can appreciate that. Then, perhaps, my last question on this topic: Will the figures that you are going to provide be complete enough to distinguish between training touch and go flights and actual commercial paying planes and/or DND flights?

Mr. St. John: Mr. Chairman, I do not think we have that statistic available. I could certainly research it and find out.

The Chairman: Do you want that done, Mr. Nowlan?

• 1110

Mr. Nowlan: Well, just to see if you have it available. It has some relevance to your totals. If several airports now that are not commonly used are really being used in statistics as touch-and-go training flights compared to commercial traffic at the "Dorval's" and the "Toronto's", this distorts the chart a little. I would think there should be some distinction between training flights and regular scheduled operation flights or DND flights.

Mr. St. John: If I may, Mr. Chairman, I would like to do some research on that because I am not exactly sure what statistics are available. I think we can find that information not so much by direct collection but by subtraction of one group of stats from another.

The Chairman: May I make the suggestion—and do not hesitate to contradict me, Mr. Nowlan, if I am not following what I think is your thought process—but perhaps when you do that—

Mr. Nowlan: You are taking a lot of liberty!

The Chairman: —you might wish to get in touch with Mr. Nowlan personally to tell him what will be involved in finding the information. I am sure he does not want you to spend 10 person-years in coming up with that kind of statistic. You might contact him because it is something that might not be particularly valuable to a lot of members of the committee. I guess what I am saying is that we do not want you to spend the next year of your time in coming up with that kind of information.

Mr. Nowlan: No. I want to know whatever are the surveys or statistics you have at present which are really being applied, and the definition of this criteria for recommending closure of control towers.

The Chairman: Right.

[Translation]

M. St. John: Monsieur le président, nous ne désignons pas d'aéroport à des fins particulières, que ce soit pour des posé-décollé ou pour tout autre type de vol. Les usagers utilisent comme ils l'entendent les services offerts dans les aéroports. Bien sûr, les pilotes à l'entraînement seront plus intéressés à aller à Mirabel, où le trafic est moins dense qu'à Dorval pour s'exercer aux circuits et de fait, nous serions tentés d'encourager ces pilotes à faire leur formation à Mirabel afin d'alléger le trafic à Dorval.

M. Nowlan: Je comprends. Voici probablement dans ce contexte, ma dernière question: les chiffres que vous nous remettrez permettront-ils de faire des différences entre les vols posé-décollé et les avions commerciaux payants et les avions de la DN.

M. St. John: Monsieur le président, je ne crois pas que nous ayons ce genre de statistiques. Je suis cependant prêt à faire les recherches nécessaires.

Le président: Est-ce là votre désir, monsieur Nowlan?

M. Nowlan: Je voulais savoir si vous aviez ces chiffres à votre disposition. Cela peut avoir des répercussions sur les totaux. Les statistiques sont modifiées si elles comprennent plusieurs aéroports qui ne sont pas utilisés à l'heure actuelle autrement que pour des posé-décollé tout autant que des aéroports commerciaux à circulation intense comme Dorval et Toronto. Il faut faire je pense des différences entre les vols de formation et les vols réguliers et ceux de la DN.

M. St. John: Si vous me le permettez, monsieur le président, j'aimerais faire certaines recherches à ce sujet car je ne connais pas précisément le type de statistiques que nous avons. Nous pourrions, je crois, vous donner ce genre de renseignements non pas en recueillant des données brutes mais plutôt en les tirant d'autres statistiques.

Le président: Pourrais-je vous suggérer, et n'hésitez pas, monsieur Nowlan, à me contredire si je ne respecte pas votre pensée, lorsque vous ferez cela...

M. Nowlan: Vous vous permettez beaucoup de libertés!

Le président: ... vous pourriez communiquer directement avec M. Nowlan pour lui dire ce que représente la réponse à sa question. Il ne voudrait pas, j'en suis sûr, que vous consacriez 10 années-personnes à la compilation de ces statistiques. Vous pourriez communiquer directement avec lui, car ce genre de renseignement n'est pas nécessairement recherché par tous les membres du Comité. En définitive, il ne faudrait pas que vous preniez une année complète pour trouver ce genre de renseignement.

M. Nowlan: Non. Je veux savoir s'il existe à l'heure actuelle, des statistiques ou des enquêtes qui sont utilisées et j'aimerais connaître les critères de fermeture des tours de contrôle.

Le président: D'accord.

[Texte]

Mr. Nowlan: Quite frankly, I would be a little surprised were there not some study somewhere saying, yes, about two or three of the unused airports of the country. Perhaps it is Pitt Meadows which gets the private craft out around Vancouver. Those would be private craft. There has to be some definition of the craft using the airport in your study. Now whether it goes so far as to distinguish between . . . well, take Mirabel as an example and the traffic you finally show on your chart is, say, 1,000 flights a month or whatever; if 800 of those are touch-and-go flights, that, in effect, I think distorts. And Mirabel is one which may be on the border line because of usage as to whether it should have a control tower or not, as against another place like Charlottetown where you do not have touch-and-go flights; there are not as many aircraft, but it would have many more commercial flights, paying customers. So I think that is very relevant as to whether the decision is made to close the Mirabel tower or to close the Charlottetown tower. That is what I am getting at.

The Chairman: Very good. Thank you.

Mr. Nowlan: I have taken my time on the second round so—

The Chairman: You have had some interruptions, so I will give you another three minutes if you want.

Mr. Nowlan: No, thank you. I will pass to keep this thing flowing.

The Chairman: Thank you, Mr. Nowlan. Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, Mr. Sinclair, we now have had some experiences with bilingual air traffic control services. I wonder if the department has analysed or assessed the impact of bilingual air traffic control with respect to the level of workload, the level of efficiency, safety factors and all the necessary criteria forming a part of an objective assessment of the operation. If so, is that information available?

The Chairman: Mr. St. John.

Mr. St. John: Mr. Chairman, the department has not undertaken a formal study of the workload associated with air traffic control in a bilingual environment. But of course, we are very very sensitive to the safety implications and have senior management and middle management keeping a constant watch on controller workload both in towers and in the air traffic control centre at Dorval.

We can find no indication that the workload is excessive. In fact, with the introduction of the computer-based, joint, en route terminal system, which is a computer-based air traffic control system, we find that the workload on the air traffic controllers has decreased, has diminished quite markedly. We find, for example, that the attrition rate, or voluntary retirement rate, of air traffic controllers now is very much lower than it was before we had jets simply because the jet system has made the workload on the air traffic controller that much lighter.

[Traduction]

M. Nowlan: En fait, je serais étonné s'il n'y avait pas quelque part une étude disant oui pour deux ou trois aéroports non utilisés au Canada. Dans la région de Vancouver, c'est peut-être l'aéroport de Pitt Meadows qui reçoit les avions privés. Votre étude doit certainement définir les avions utilisant l'aéroport. Quant à savoir si on fait des distinctions entre . . . Prenons l'exemple de Mirabel et supposons que sur votre tableau, vous donniez mille vols par mois pour le trafic; si 800 de ces vols sont du type posé-décollé cela change beaucoup de choses, je crois. Et Mirabel est peut-être un cas limite quant à savoir s'il y faut une tour de contrôle ou non alors qu'un autre aéroport, comme celui de Charlottetown, où il n'y a pas autant de trafic, où il n'y a pas de posé-décollé, reçoit beaucoup plus de vols commerciaux, de clients payants. Je pense donc que ce facteur doit entrer en ligne de compte lorsqu'il faudra décider la fermeture de la tour de Mirabel ou de Charlottetown. Voilà ce que je voulais dire.

Le président: Très bien. Merci.

M. Nowlan: J'ai utilisé tout mon temps du deuxième tour donc . . .

Le président: Vous avez été interrompu à quelques reprises donc je vous donne encore trois minutes.

M. Nowlan: Non, merci. Je laisse la parole à quelqu'un d'autre pour relancer le débat.

Le président: Merci, monsieur Nowlan. Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Monsieur le président, monsieur Sinclair, le Canada offre depuis quelques temps déjà des services de contrôle de trafic aérien bilingues. J'aimerais savoir si le ministère a analysé l'incidence de ce service bilingue pour ce qui est de la charge de travail, de l'efficacité, de la sécurité et de tous les autres critères d'évaluation objective du service. Dans l'affirmative, cette analyse est-elle disponible?

Le président: Monsieur St. John.

M. St. John: Monsieur le président, le ministère n'a pas entrepris l'étude officielle de la charge de travail d'un contrôleur du trafic aérien dans une région bilingue. Nous sommes, bien sûr, très attentifs à la question de la sécurité; la haute direction et les cadres intermédiaires surveillent de près la charge de travail des contrôleurs dans les tours et au centre du contrôle du trafic aérien à Dorval.

Rien ne nous donne à penser que la charge de travail soit excessive. En fait, grâce au système informatique conjoint en route et terminal, qui est un système de contrôle informatisé du trafic aérien, nous avons découvert que la charge de travail des contrôleurs s'est allégée de façon marquée. Par exemple, le taux de retraite volontaire des contrôleurs du trafic aérien est maintenant beaucoup moins élevé qu'il ne l'était avant l'introduction du système conjoint en route et terminal tout simplement parce que ces systèmes exécutent maintenant bon nombre des tâches que les contrôleurs du trafic aérien devaient faire auparavant.

[Text]

• 1115

Mr. Mazankowski: What about training? I suspect it would have had some impact on the degree or level of training. That is my first question.

The second question is, as far as recruiting staff, that was a problem; is it still a problem? Has it been overcome? Do you have sufficient numbers of candidates eligible to qualify for bilingual air traffic control?

Mr. St. John: Mr. Chairman, with respect to the training, so far we have found no difficulty with training either unilingual francophones or unilingual anglophones in the other language, up to a level of proficiency where they can quite safely handle bilingualism in the air. We are quite pleased, in fact, with the results of our training program.

As to recruitment, we find no difficulty in recruiting people. We entered into a quite intense recruiting program this spring, in which we defined quite a high level of entrant conditions. Partly, I suppose, because of the economic conditions and partly because of the advertising campaign we mounted, we had a flood of applicants; and we were, therefore, able to pick the very best. We think the result is that the quality of air traffic controllers is going to go up, and in fact our training expenses are going to decrease.

Mr. Mazankowski: I take it, then, the difficulties that occurred a couple of years ago with respect to the training centre have now been overcome, and everything is working out satisfactorily. Is that correct?

Mr. St. John: I hope so, Mr. Chairman.

The Chairman: I do not know if that was an expression of fact or of fond hope.

Mr. St. John: The relationship between us and the air traffic controllers and their association, I think, is quite good.

Mr. Mazankowski: Could I ask you to give the committee some insight into the settlement of claims with respect to the Cranbrook accident? There is \$3 million. Could you give us some idea of what it is for? What is the total claim? What is left outstanding, and what is put in reserve? Is this the only money that has been paid out? Has there been previous money spent in respect to this? What sort of reserve are you looking at, in the future?

The Chairman: Mr. Sinclair.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, the total amount of claims to date, to my knowledge, is somewhere around \$15.3 million. The present funds being requested through the supplementary estimates provide for a sharing of those claims to the extent of the amount in the supplementary estimates, which includes a small reserve for contingencies of a little less than \$300,000.

Mr. Mazankowski: With the contingencies included in the supplementary estimate, will that wrap up this issue?

[Translation]

M. Mazankowski: Qu'en est-il de leur formation? J'imagine que les services bilingues ont eu une certaine incidence sur le niveau de formation. C'est ma première question.

Deuxièmement, vous avez eu un problème de recrutement, l'avez-vous encore? Ce problème a-t-il été réglé? Avez-vous suffisamment de candidats capables de devenir des contrôleurs bilingues du trafic aérien?

M. St. John: Monsieur le président, pour ce qui est de la formation, jusqu'à maintenant nous n'avons eu aucune difficulté à enseigner l'autre langue officielle à des unilingues francophones ou anglophones et à les amener à un niveau où ils peuvent en toute sécurité contrôler le trafic dans les deux langues. De fait, nous sommes assez contents des résultats de notre programme de formation.

Pour ce qui est du recrutement, nous n'avons aucune difficulté. Au printemps, nous avons entrepris une campagne massive de recrutement pour laquelle nous avons fixé des critères d'admission assez élevés. En raison notamment de la situation économique et de notre campagne de publicité, nous avons été submergés de demandes; nous avons donc pu choisir la crème de la crème. Il en résulte je crois que la qualité des contrôleurs du trafic aérien augmentera et que nos frais de formation baisseront.

M. Mazankowski: Il faut donc conclure que les problèmes auxquels vous vous êtes heurtés il y a quelques années au centre de formation sont réglés et que tout fonctionne bien. Est-ce exact?

M. St. John: Je l'espère, monsieur le président.

Le président: Est-ce là une réponse définitive ou un vœu pieux?

M. St. John: Nous avons, je crois, des relations assez bonnes avec les contrôleurs du trafic aérien et leur association.

M. Mazankowski: Pourriez-vous nous expliquer maintenant ce règlement de réclamations relatif à l'accident à l'aéroport de Cranbrook? Je vois \$3 millions. Pourriez-vous nous dire à quoi serviront ces \$3 millions? Est-ce que cela représente le règlement total des réclamations? En reste-t-il encore, il y a-t-il une réserve? Est-ce le seul montant versé? Des crédits ont-ils été affectés précédemment à cette rubrique? Quelle réserve gardez-vous pour l'avenir?

Le président: Monsieur Sinclair.

M. Sinclair: Monsieur le président, à ma connaissance, le montant total des réclamations jusqu'à maintenant s'élève à quelques \$15.3 millions. Les crédits demandés dans le budget supplémentaire permettent un partage de ces réclamations concurrence du montant fixé dans le budget supplémentaire; ce montant comprend une petite réserve pour éventualités d'un peu moins de \$300,000.

M. Mazankowski: La question sera-t-elle réglée avec le montant réservé pour les éventualités dans le budget supplémentaire?

[Texte]

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, it is my understanding that that is supposed to wrap up the issue.

Mr. Mazankowski: So it is \$15.3 million plus the \$3 million here?

Mr. Sinclair: No.

Mr. Mazankowski: No. This is not \$3 million; this is what?

Mr. Sinclair: The total amount of the claims on all parties, to our knowledge—

Mr. Mazankowski: On all parties.

Mr. Sinclair: —on all parties, totals \$15.3 million, of which our share is some 28% of that, which, including our contingency fund, comes to the amount requested in the supplementary estimates.

Mr. Mazankowski: I see. Is this primarily for passenger claims? I am not sure whether or not a breakdown has ever been given to this committee and if in fact it is available. But I think it would be interesting to have, showing both the details of the settlements, to the extent the department can provide them, plus the other sharing partners. Who else is involved; TWA and who else?

• 1120

The Chairman: Mr. Sinclair.

Mr. Sinclair: The aircraft manufacturer; I think the municipality.

Mr. Mazankowski: Has the municipality been liable for—

The Chairman: Could we have that breakdown, Mr. Sinclair? Is it available through the department?

Mr. Sinclair: Yes, I believe it is available. It is the Department of Justice who negotiated the claim and dealt with it. We can correspond with them and see what is available. That can be tabled for the committee's attention.

The Chairman: Thank you.

Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: If that can be provided, that is really the extent of my questions.

The Chairman: That leaves us with one final questioner. Mr. Siddon, please.

Mr. Siddon: Thank you, Mr. Chairman. I just wonder whether Mr. Sinclair might comment on a related matter, related to claims. Are there any claims against the ministry arising from the two Twin Otter crashes in British Columbia, which were also a focus of the Dubin inquiry?

The Chairman: Mr. Sinclair.

[Traduction]

M. Sinclair: Monsieur le président, je crois savoir que oui.

M. Mazankowski: Donc, la réclamation totale est de \$15.3 millions plus \$3 millions que nous avons ici.

M. Sinclair: Non.

M. Mazankowski: Non. Ce n'est pas \$3 millions, qu'est-ce donc?

M. Sinclair: Le montant total des réclamations contre toutes les parties, à notre connaissance . . .

M. Mazankowski: Contre toutes les parties.

M. Sinclair: . . . contre toutes les parties, s'élève à \$15.3 millions; notre part est d'environ 28 p. 100 du total ce qui, y compris le fonds pour éventualités, représente la somme demandée dans le budget supplémentaire.

M. Mazankowski: Je vois. Ces réclamations sont-elles faites principalement pour le compte des passagers? Je ne sais pas si nous avons reçu une ventilation et je ne sais même pas si ce document existe. Quoiqu'il en soit, je pense qu'il serait intéressant d'avoir cette ventilation, avec les détails des réclamations, le degré de participation du ministère et des autres parties. Qui y a-t-il d'autre, la TWA et qui d'autre?

Le président: Monsieur Sinclair.

M. Sinclair: Le constructeur de l'avion et je pense la municipalité.

M. Mazankowski: La municipalité est-elle responsable de . . .

Le président: Pourrions-nous avoir la ventilation, monsieur Sinclair? Est-ce que le ministère a les données?

M. Sinclair: Oui, je pense qu'il est possible d'obtenir les données. C'est le ministère de la Justice qui a négocié les réclamations et qui s'est occupé de cette affaire. Nous pouvons communiquer avec le ministère et voir ce que nous pouvons obtenir. Les données pourraient être transmises au Comité.

Le président: Merci.

Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Si on peut avoir cela, je n'ai plus d'autres questions.

Le président: Il nous reste donc une dernière personne. Monsieur Siddon s'il vous plaît.

M. Siddon: Merci, monsieur le président. Je me demandais si M. Sinclair avait quelques commentaires à faire sur une question connexe portant sur les réclamations. D'autres réclamations ont-elles été faites auprès du ministère par suite de l'écrasement de deux *Twin Otter* en Colombie-Britannique, accidents qui ont également fait l'objet d'une attention particulière dans l'enquête Dubin?

Le président: Monsieur Sinclair.

[Text]

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, I do not have that information. Not that we are aware of, I am told.

Mr. Siddon: Not that you are aware of. The claims would presumably be between the operators and the passengers, and in spite of some of the questionable aspects of the reporting procedures that were followed by MOT, in the eyes of Mr. Justice Dubin at least, there have been no actions brought against the ministry.

Mr. Sinclair: Not to my knowledge, Mr. Chairman.

Mr. Siddon: Mr. Chairman, if I might move on, then, to the question of Vancouver International Airport, the officials will know that the master plan study was completed and reported within the past year. There is still a lot of concern in the Lower Mainland region that the ministry intends to proceed with building another runway at Vancouver International Airport, although the master plan makes it clear that it is a long-term objective, not an immediate priority. I wonder whether there is any anticipated work to be done in the area of design or budgetary allocation, or does the ministry see this as not an essential priority at this time?

The Chairman: Mr. Sinclair.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, the introduction of the third parallel runway at Vancouver is a longer-term option. We will continue to take steps, such as the introduction of the Boundary Bay Airport, such as methods of alleviating the congestion, and we will do what we can with the existing facilities. However, at some point in time some crucial decisions are going to have to be made. Mr. Siddon, I am sure, is aware that we have asked for the environmental review process to commence in order that that issue can be addressed in advance of a time need for the third runway. Any issues that would be disclosed during that process could be addressed before any final decisions are taken or before there is a pressing need to do something of that magnitude at Vancouver International.

Mr. Siddon: Then two questions, Mr. Chairman, with financial implications. In that regard is there an estimate of the cost of the environmental assessment review process, and is that included within the present supplementary estimates? Secondly, what is the ministry doing to terminate the cases that are unresolved in regard to the expropriated lands on Sea Island which have financial implications for the department? I am thinking in particular of the large acreage owned by the Grauer family, Mr. Carl Grauer, and the fact that he is being offered a settlement for his 40 acres which, I believe, is based on a 1965 appraisal—in fact it may be a 1955 appraisal—which he takes to be quite unjust. Then there are a number of the original owners of land in the Grauer subdivision, one or two of whom still reside there and have not yet received satisfaction from the ministry in terms of a fair settlement for their land.

So two questions of financial import, Mr. Chairman.

[Translation]

M. Sinclair: Monsieur le président, je n'ai pas cette information. A notre connaissance, il n'y en a pas eu.

M. Siddon: A votre connaissance, il n'y en a pas eu. Alors, les réclamations ont probablement été adressées par les passagers aux exploitants; et malgré certains procédés de rapports douteux de TC, aux yeux du juge Dubin, du moins, il n'y a eu aucune poursuite intentée contre le ministère.

M. Sinclair: Pas à ma connaissance, monsieur le président.

M. Siddon: Monsieur le président, si vous me permettez, je vais maintenant passer à la question de l'aéroport international de Vancouver: les hauts fonctionnaires savent sans doute que l'étude du plan directeur a été terminée et suivie d'un rapport au cours de la dernière année. On s'inquiète encore beaucoup dans la région du fait que le ministère entend procéder à l'aménagement d'une autre piste à l'aéroport international de Vancouver, même si le plan directeur indique clairement qu'il s'agit là d'un objectif à long terme et non d'une priorité immédiate. Je me demande s'il y a des travaux préliminaires à effectuer sur le plan de la conception ou de l'affectation des fonds, ou le ministère ne considère-t-il pas cela comme une priorité essentielle pour le moment?

Le président: Monsieur Sinclair.

M. Sinclair: Monsieur le président, l'aménagement d'une troisième piste parallèle à Vancouver est une option à long terme. Nous continuerons de recourir à des moyens comme l'utilisation de l'aéroport de Boundary Bay pour décongestionner la circulation, et nous ferons au mieux avec les installations déjà existantes. A un moment donné, toutefois, il faudra prendre des décisions importantes. M. Siddon sait sûrement que nous avons demandé que commence l'étude environnementale de sorte que cette question puisse être abordée avant que nous ayons besoin d'une troisième piste. Toutes les questions qui surgiraient alors seraient traitées avant décision finale ou avant que l'exécution d'un projet de cette envergure ne devienne pressante à l'aéroport international de Vancouver.

M. Siddon: Alors j'ai deux questions d'ordre financier, monsieur le président. A-t-on une idée du coût de cette étude environnementale, et est-il compris dans le présent budget supplémentaire? Deuxièmement, que fait-on pour régler les cas toujours en instance d'expropriation des terres de Sea Island qui ont des incidences financières pour le ministère? Je pense en particulier au cas de la famille Grauer, de M. Carl Grauer à qui l'on a offert un règlement pour ses 40 acres de terrain, règlement qui est fondé je pense sur une évaluation de 1965, si ce n'est pas de 1955, et cela lui apparaît très injuste. Ensuite, il y a le cas d'un certain nombre des premiers propriétaires de la subdivision Grauer: un ou deux d'entre eux demeurant toujours sur ces terres et n'ayant pas encore reçu un règlement satisfaisant du ministère.

Alors voilà mes deux questions d'ordre financier, monsieur le président.

[Texte]

[Traduction]

• 1125

The Chairman: Mr. Sinclair.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, the tentative cost of an environmental review process has not been assessed, to my knowledge, because we are unable to predict how long the process might take, who the various interveners would be or what information would be requested. I am sure Mr. Siddon knows that those processes are fairly costly, but as yet we would not have a good fix on what it would cost because we really would not be in control of that process; it would be conducted by others.

Mr. Siddon: Would it be financed by the ministry?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, a certain proportion of the costs, certainly our costs, which would probably be as much as or more than anybody else's attending the review process, would have to be borne by ourselves. With respect to the costs of others, I do not know what their funding requirements or sources would be.

Mr. Siddon: I guess, Mr. Chairman, I am trying to determine the responsibility of the Department of the Environment. With respect to the Ministry of Transport, and looking at Boundary Bay and the former environmental impact studies that were done at Vancouver International, the ministry must be able to speculate as to the cost of yet another environmental impact statement on this major issue. Presumably the department will be budgeting to meet those costs, if not in the supps, then in the next fiscal year.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, any estimate of cost would be pure speculation at this time. There are certainly no funds for such a process in these supplementary estimates, and I am not aware that even in the 1983-84 estimates there is a specific provision for such costs.

The Chairman: I do not think, really, we can speculate on what might be in the 1983-84 estimates.

Mr. Siddon: That is their job, I would think.

What about the other question, Mr. Chairman? Could I have the other question answered?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, I am told that the Grauer land dispute is presently now before the courts and presumably—

Mr. Siddon: As it has been for 25 years.

Mr. Sinclair: I really cannot comment beyond that.

Mr. Siddon: That is a convenient solution.

The Chairman: It is odd that it would be before the courts for 25 years. Maybe that should be pursued before the Justice Committee.

Mr. Gass is back, so we will proceed with him, followed by Mr. Ellis.

Mr. Gass: I only have a very few short questions, Mr. Chairman. Thank you.

Le président: Monsieur Sinclair.

M. Sinclair: Monsieur le président, à ma connaissance, le coût d'une étude environnementale n'a pas encore été estimé parce que nous sommes incapables de prévoir combien de temps elle va durer, qui seront les divers intervenants ou quels renseignements il faudra chercher à obtenir. Je suis sûr que M. Siddon sait que ces études sont assez coûteuses, mais jusqu'à présent, nous ne pouvons faire d'estimation précise du coût, parce que ce n'est pas nous qui ferons l'étude.

M. Siddon: Sera-t-elle financée par le ministère?

M. Sinclair: Monsieur le président, il faudrait absorber une certaine partie des coûts, certainement, les nôtres qui seraient probablement aussi élevés sinon plus que ceux de tout autre intervenant dans le processus. Pour ce qui est des coûts des autres intervenants, je ne connais pas leurs besoins financiers ni leurs sources de financement.

M. Siddon: Monsieur le président, j'essaie de déterminer la responsabilité du ministère de l'Environnement. Pour ce qui est du ministère des Transports, compte tenu du projet de Boundary Bay et des études antérieures sur les incidences environnementales qui ont été effectuées pour l'aéroport international de Vancouver, il devrait pouvoir faire des prévisions des coûts d'une autre étude des incidences environnementales de ce projet important. Le ministère devrait prévoir ces dépenses sinon dans le budget supplémentaire du moins dans le budget de la prochaine année financière.

M. Sinclair: Monsieur le président, toute estimation de coût serait purement conjecturale à ce stade-ci. Il n'y a certainement aucun fonds de prévu dans le présent budget supplémentaire, et je ne crois pas que même le budget de 1983-1984 prévoit quelque chose à cet effet.

Le président: Je ne crois pas que nous puissions vraiment présumer de ce qui se trouvera dans le budget de 1983-1984.

M. Siddon: C'est leur travail, n'est-ce pas.

Et mon autre question, monsieur le président? Pourrais-je avoir une réponse?

M. Sinclair: Monsieur le président, on me dit que le cas de la terre Grauer est présentement en instance devant les tribunaux et je présume que...

M. Siddon: Cela fait 25 ans.

M. Sinclair: Je ne peux vraiment rien dire de plus.

M. Siddon: C'est une bonne façon de s'en sortir.

Le président: C'est étrange que cela traîne devant les tribunaux depuis 25 ans. Cette question devrait peut-être portée à l'attention du Comité de la justice.

M. Gass est de retour, nous allons donc lui donner la parole, suivi de M. Ellis.

M. Gass: J'ai seulement quelques questions très brèves, monsieur le président. Merci.

[Text]

My questions would be directed to Mr. St. John, who, I believe, was in conversation with Mr. Tim Bally of the Charlottetown Flying Club in Charlottetown. It has to do with the fact that Mr. Bally had a lease with the department which was supposed to expire in February 1983. Under the terms of the agreement he was supposed to build new facilities. Apparently his quarters are in a trailer. He was given notice by the airport and asked to leave because he had not lived up to his part of the agreement and he had not signed a new lease when in fact the new lease had not been presented to him to sign. It was very difficult for him to sign the lease when it was not presented to him.

I understand that Mr. Bally is meeting with the airport manager in Charlottetown today. All I would like from Mr. St. John or from one of the officials is that Mr. Bally be given the time that was allotted to him in the earlier agreement of February 1983 and that at that time he be given consideration for an extension to his lease. Because of the economic situation and economic restraint, he has been unable to build the new facilities that he had originally agreed to. All I am asking is that we be given some assurances that his original lease, February 1983, be honoured and that at that time consideration be given to Mr. Bally for an extension or renewal of his lease. It seems to me, and this is an aside, that this may be—I say “may be”—a ploy on the part of the department to get Mr. Bally and the Charlottetown Flying Club out of there so that the number of movements in and out of the airport would be lessened if he was not there, and that would give them further justification to limit the hours in the control tower.

• 1130

I am looking for assurances that this is not the case, and I am looking for some assurances that Mr. Bally will be given the full term of his original lease and some consideration for a renewal of it when it expires in February.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, I can assure Mr. Gass that the last part of his statement would not be factual. The department would not, is not, and will not take such a position.

I am not familiar with the particular circumstance, but Mr. Bally will attain equitable treatment. However, we do expect that he would live up to the agreement he has signed with the department; and if he does not, then it would be most difficult for us to grant him an extension of a lease that he has not honoured.

Now I repeat, I do not know any of the circumstances of the case, and maybe Mr. Sebastyan—but as a matter of principle, I would expect him to live up to his obligations under the lease as we would live up to ours.

Mr. Gass: Mr. Chairman, I am wondering, does Mr. Sebastyan have any more knowledge on this particular matter than Mr. Sinclair; and if he does, would he care to pass it on?

Mr. Sebastyan: I did have a telephone conversation with Mr. Bally yesterday. We made a deal with Mr. Bally previously that he is going to construct new facilities at a certain

[Translation]

Mes questions s'adressent à M. St. John qui, je pense, s'est entretenu avec M. Tim Bally de l'Aéroclub de Charlottetown. Ma question a trait au fait que M. Bally avait un bail avec le ministère, lequel bail devait prendre fin en février 1983. Selon ce qui avait été entendu, M. Bally était censé aménager de nouvelles installations. Il semblerait qu'il se sert d'une roulotte comme bureau. Il a reçu un avis de l'aéroport qui lui demandait de quitter les lieux parce qu'il n'avait pas respecté les conditions de son contrat et qu'il n'avait pas signé un nouveau bail, alors qu'on ne lui en n'avait même pas présenté un. Il lui aurait été très difficile de signer un nouveau bail puisqu'il n'en avait pas reçu.

Je pense que M. Bally rencontre le directeur de l'aéroport à Charlottetown aujourd'hui. Tout ce que j'aimerais de la part de M. St. John, ou d'un autre haut fonctionnaire, c'est qu'on accorde à M. Bally le temps qui lui a été donné aux termes de l'entente antérieure échéant en février 1983 et, qu'à ce moment-là, on prolonge son bail. À cause de la situation économique et des contraintes économiques, il a été incapable d'aménager les nouvelles installations qu'il s'était engagé à construire. Tout ce que je demande, c'est qu'on respecte le bail original échéant en février 1983, et qu'on pense à ce moment-là soit à prolonger, soit à le reconstruire. Il me semble, et je dis cela entre parenthèses, que c'est peut-être... et je dis bien «peut-être»... un truc qu'utilise le ministère pour évincer M. Bally et l'Aéroclub de Charlottetown de manière à diminuer le trafic à l'aéroport, ce qui justifierait davantage la limitation du nombre d'heures à la tour de contrôle.

Je veux qu'on m'assure que ce n'est pas le cas, et je veux qu'on m'assure également que M. Bally pourra rester jusqu'à la fin de son bail et qu'on songera à le lui renouveler à l'échéance en février.

M. Sinclair: Monsieur le président, je dois dire à M. Gass qu'il ne doit pas s'attendre à ce qu'on accède à la deuxième partie de sa demande. Le ministère ne peut pas s'engager comme cela et il ne s'y engagera pas.

Je ne connais pas les particularités du dossier, mais M. Bally sera traité équitablement. Cependant, il devrait respecter les engagements qu'il a signés avec le ministère, faute de quoi il sera très difficile pour nous de prolonger son bail.

Je le répète, je ne suis pas au courant des détails, et peut-être que M. Sebastyan... mais en principe, on s'attendrait à ce qu'il respecte ses engagements comme nous respectons les nôtres.

M. Gass: Monsieur le président, M. Sebastyan serait-il plus au courant que M. Sinclair, et le cas échéant, pourrait-il nous éclairer?

M. Sebastyan: J'ai effectivement eu une conversation téléphonique avec M. Bally hier. Il était déjà entendu que M. Bally devait aménager de nouvelles installations d'ici le mois

[Texte]

time—by next February—and the temporary lease will be exchanged for a permanent lease. Mr. Bally cannot keep his commitment to produce those permanent facilities, and he still wants to remain on the airport. Mr. Bally has a number of problems with environmental people and with the fire marshall.

In my telephone conversation I advised Mr. Bally to try to clean up his problems with the environmental agencies and anybody else, and then have a discussion with the airport manager to see if it is possible, after he removes all these conditions, to do something for him. I understand he is meeting the airport manager today. What sort of deal he will come up with with the airport manager, I do not know.

Mr. Gass: Thank you.

Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Gass.

I have been informed that Mr. Ellis has again become a member of the committee.

Welcome back, Mr. Ellis; and it is your turn at bat.

Mr. Ellis: Thank you, Mr. Chairman.

One of the things, as you know, in the reform of the House that I hope we finally get around to is having committee memberships a little more firm. I do not recall being taken off—however.

The Chairman: I think that was done during our study of Bill C-92—

Mr. Ellis: Oh, it could be, yes. Of course.

The Chairman: —when we had some members with a particular interest who were brought in. As a matter of fact, the committee on procedural reform has recommended already a tightening up of the membership of committees.

Mr. Ellis: Thank you, Mr. Chairman.

I want to deal with a question that I have been bringing up both in the House and in committee for a decade now, and if you will pardon the pun, now that we have a new white-haired boy in air transport—

Some hon. Members: Hear, hear!

Mr. Ellis: —we will try again.

An hon. Member: It is more distinguished than grey.

Mr. Ellis: Mr. Chairman, I refer to the problem of the ELTs. I am sure that Mr. Sinclair is aware of the problem we have had with ELTs over the year. They have been on again, off again, on again, off again. They have been approved and not approved, and I would like, first of all, a very brief summary of exactly where we are today with regard to the mandatory requirement for all aircraft to carry ELTs, and those types of ELTs that are qualified to be carried.

Let me stop there and I will ask further questions.

[Traduction]

de février prochain, et, à ce moment-là, le bail temporaire serait transformé en un bail permanent. M. Bally ne peut pas aménager les installations permanentes qu'il s'était engagé à construire, et il souhaite encore demeurer à l'aéroport. M. Bally a un certain nombre de problèmes avec les services de l'environnement et les pompiers.

Lors de ma conversation téléphonique, j'ai conseillé à M. Bally d'essayer de régler ses problèmes avec le service de l'environnement et les autres, ensuite de discuter avec le directeur de l'aéroport pour voir s'il était possible de faire quelque chose pour lui, une fois ces problèmes réglés. Je pense qu'il rencontre le directeur de l'aéroport aujourd'hui. Quel genre d'entente va-t-il conclure avec lui, je ne le sais pas.

M. Gass: Merci.

Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Gass.

On m'a avisé que M. Ellis était redevenu membre du Comité.

Bienvenue, monsieur Ellis, vous avez la parole.

M. Ellis: Merci, monsieur le président.

Comme vous le savez, j'aimerais bien que la réforme de la Chambre permette, entre autres, que la composition des comités soit un peu plus stable. Je ne me souviens pas toutefois d'avoir été retiré du Comité.

Le président: Je pense que vous avez été retiré au moment de l'étude du Bill C-92...

M. Ellis: Peut-être bien, oui. Evidemment.

Le président: ... lorsque certains députés qui manifestaient un intérêt particulier pour ce projet de loi ont rejoint le Comité. En fait, le comité chargé d'examiner la procédure a déjà recommandé de mieux fixer la composition des comités.

M. Ellis: Merci, monsieur le président.

Je voudrais parler d'une question que je soulève tant à la Chambre qu'en comité depuis une dizaine d'années déjà, et si vous me permettez, maintenant que nous avons un nouveau venu dans le domaine du transport aérien...

Des voix: Bravo, bravo!

M. Ellis: ... nous allons récidiver.

Une voix: C'est un homme très bien.

M. Ellis: Monsieur le président, je veux parler du problème des radiobalises de détresse (ELT). Je suis sûr que M. Sinclair est au courant du problème que nous avons eu avec ces dispositifs au cours des années. Ils ont été autorisés, interdits, autorisés de nouveau et interdits encore. Ils ont été autorisés puis interdits, et j'aimerais qu'on me dise où nous en sommes actuellement de l'obligation pour tous les aéronefs d'en être dotés, et j'aimerais qu'on me dise les types de dispositifs ELT qui répondent aux normes.

Je vais m'arrêter là et poser d'autres questions plus tard.

[Text]

• 1135

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, I think Mr. St. John would be better qualified than I to answer that question.

The Chairman: Mr. St. John.

Mr. St. John: Mr. Chairman, as you know, the history of the ELT is a very complicated and deep subject.

The Chairman: Yes, I know that too.

Mr. St. John: Well, I think it should be understood that not all aircraft in Canada are required to carry ELTs. Commercial aircraft or those aircraft that normally fly in an instrument flight rule regime are not required to carry ELTs. Generally, the types of aircraft that we require to carry ELTs are the small, personal, very light airplanes. That is because, by and large, that is the sort of airplane that gets lost. Very, very, very few commercial aircraft get lost and crash. We initiated the requirement for ELTs, I think, back in the mid-fifties, and at that time our specification for the ELT matched that of the United States, which was that it should operate at temperatures down to minus 20 degrees Centigrade for a period of 12 hours. At that time there was a very intensive search going on up north for an airplane that was lost, flown by a man by the name of Mr. Hartwell. You may remember that case. Because of that case, that search, and because of the very difficult conditions under which the search took place, it was decided at that time that our requirements would exceed those of the Americans. So for that purpose we required that the ELT operate for 24 hours at minus 40 degrees.

Now that requirement is technically a very difficult one indeed. Alkaline or carbon batteries simply could not provide enough power at that temperature for that long. As a consequence we have to specify a lithium battery. In the fullness of time the lithium battery turned out to be a hazard in aircraft. They were subject to explosion and subject to an emission of gases; they were also subject to deterioration to the extent that you could not be sure that when you needed them, they would work.

As a consequence of the hazard that this potentially explosive battery presented to aircraft, we rescinded the order for mandatory carriage. Subsequently to that, we have also reduced the requirement for its operating conditions to minus 20 degrees for, I think, 12 hours. When that was done, it permitted, of course, the use of standard batteries, either alkaline or dry cell or some sort other than lithium, and that removed the hazard to the carrying aircraft. Mandatory carriage of those newly specified ELTs for that type of aircraft which needs to carry an ELT was made this last spring and the manufacturers of the ELTs have to have them approved by the Department of Transport and they are approved before they are put on sale. We believe now that the aviation community that is required to carry ELTs, particularly as represented by the Canadian Owners' and Pilots' Association, is very pleased with the position we have taken and the regulation we have issued. In fact, just as recently as two weeks ago I had an

[Translation]

M. Sinclair: Monsieur le président, je pense que M. St. John est mieux à même de répondre à cette question.

Le président: Monsieur St. John.

M. St. John: Monsieur le président, comme vous le savez, le dossier des ELT est très complexe et sérieux.

Le président: Oui, je le sais aussi.

M. St. John: Eh bien, je pense qu'il faut comprendre que tous les avions ne sont pas tenus d'être dotés de dispositifs ELT au Canada. Les avions commerciaux ou les avions qui volent normalement aux instruments n'y sont pas tenus. De façon générale, ce sont les petits avions personnels et très légers qui doivent l'être. La raison tient, en grande partie à ce que c'est ce genre d'avion qui se perd et est accidenté. Très très peu d'avions commerciaux se perdent et s'écrasent. Nous avons obligé les avions à se doter de tels dispositifs je pense au milieu des années cinquante et, à cette époque-là, les caractéristiques des dispositifs ELT correspondaient à celles des États-Unis: ils devaient pouvoir fonctionner à des températures allant jusqu'à 20 degrés Celsius au-dessous de zéro pendant douze heures. A cette époque-là, avait eu lieu une importante opération de recherche d'un avion perdu, piloté par un dénommé M. Hartwell. Vous vous en souvenez peut-être. Donc, à cause de ce cas, de cette expédition de sauvetage et des conditions très difficiles dans lesquelles l'opération s'est déroulée, il a été convenu que nos exigences seraient plus sévères que celles des Américains. Nous avons alors exigé des dispositifs ELT pouvant fonctionner pendant vingt-quatre heures à -40 degrés.

Maintenant, cette exigence est techniquement très difficile à respecter. Les piles alcaline ou au carbone sont tout simplement incapables de fonctionner à cette température-là pendant aussi longtemps. En conséquence, nous devons prescrire l'utilisation d'une pile au lithium. Or, on a découvert que cette pile était dangereuse à bord. Elle était sujette à exploser et à dégager des gaz; elle était également sujette à la détérioration à un point tel qu'on ne savait pas si elle fonctionnerait en cas de besoin.

Étant donné que cette pile risquait d'exploser dans l'avion, nous avons décidé de ne plus obliger les avions à s'en équiper. Par la suite, nous avons aussi diminué les exigences de sorte que le dispositif devait pouvoir fonctionner à -20 degrés pendant douze heures, je pense. Cela a évidemment permis l'utilisation de piles ordinaires, soit alcalines ou sèches ou de piles autres qu'au lithium, éliminant ainsi les risques. L'installation obligatoire de ces nouveaux dispositifs ELT dans les avions qui doivent en être dotés a été prescrite au printemps dernier, et les fabricants des dispositifs ELT doivent faire approuver leur matériel par le ministère des Transports, avant d'être mis en vente. Nous estimons maintenant que les usagers de l'aviation qui sont astreints à s'équiper de dispositifs ELT, particulièrement représentés par l'Association canadienne des propriétaires et pilotes d'avion sont très heureux de la position que nous avons adoptée et du règlement que nous avons établi. En fait, il n'y a pas deux semaines, j'ai discuté longuement de cette question avec le président de l'Association.

[Texte]

extensive discussion with the President of COPA on this very issue.

The Chairman: Mr. Ellis.

Mr. Ellis: Mr. Chairman, two or three things, first of all. I think you will find the tragic aftermath of the Hartwell incident was in the sixties. I have been a pilot now for a little over 22 years and I certainly was well aware of it and I was well aware of ELTs at that time. I disagree completely with it that you had to specify lithium. It is my very clear understanding that the department knew of the dangers of lithium batteries when they were specified. There is data to suggest that. My request has been, for the 10 years I have been in this House, and certainly prior to that, that given the research facilities of the Canadian government, surely some time could have been spent in research to come up with an ELT with Canadian components that would do the job in Canada.

• 1140

I know, since I am a member of COPA, and have been for two decades, that COPA are reasonably content now with the specifications, but COPA, Russ Beach, and Bill Pepler, and the rest of the members—most of the directors I know personally—are not content with the manner in which it was handled. The arbitrary implementation of the specifications and the mandatory need to carry ELTs initially was bad enough, but when they were then arbitrarily and mandatorily taken out and then arbitrarily and mandatorily put back in again with no compensation to the private pilots, when we all know that the carrying of ELTs can save literally millions of dollars, surely there was, and perhaps still is, a need for the research that could be done to design an ELT or an ELT system that would make it much easier for all light aircraft to carry them, and second, make it much cheaper for search and rescue to find lost aircraft.

For example, I am a little confused about your terminology with regard to an IFR mode not requiring them. There are many light aircraft that fly in an IFR mode and that certainly should have them on. There is, however, the exemption for light aircraft travelling within, I think, 25 miles of a small field on training, that it is not necessary to carry them. If Canada would come up with a reasonable recommendation and a reasonable specification—and that specification may well include, for example, a method of using engine heat or generated electricity to heat the battery pack during flights so that in the case of an accident at least the battery is warm and ready to go—most operators would tell you that in fact they are quite in favour of it. I have had one in my aircraft since before the specifications were brought in. I did not have a lithium one, thankfully.

I believe very strongly that there should be ELTs, but I am still very, very critical that the department has not done the proper research, and that there was no compensation for the people who put them in according to specs, had to take them

[Traduction]

Le président: Monsieur Ellis.

M. Ellis: Monsieur le président, deux ou trois choses. D'abord, vous verrez que les répercussions tragiques de l'incident Hartwell se sont fait sentir dans les années soixante. Je suis pilote d'avion maintenant depuis un peu plus de vingt-deux ans, j'étais certainement au courant de cette affaire ainsi que des dispositifs ELT à cette époque-là. Je suis tout à fait en désaccord avec le fait que vous avez dû prescrire l'utilisation de piles au lithium. Je suis convaincu que le ministère était au courant des dangers inhérents aux piles au lithium lorsqu'on les a prescrites. Il y a des données là-dessus. Il y a plus de dix ans que je demande à la Chambre que le gouvernement canadien, étant donné ses moyens de recherche, mette au point un système ELT composé de fabrication canadienne et qui pourrait servir ici.

Je suis membre de la COPA depuis vingt ans et je sais que cette association est assez satisfaite des caractéristiques mais qu'elle, Russ Beach, Bill Pepler et les autres membres, et je connais la plupart des directeurs personnellement, ne sont pas heureux de la façon dont l'affaire a été menée. La définition arbitraire des caractéristiques et l'obligation d'équiper les petits aéronefs de ELT étaient mauvaises au départ. Cependant les choses ont encore empiré lorsqu'on a obligé les pilotes à retirer cet équipement puis lorsqu'on les a obligés par la suite à l'installer à nouveau sur les avions privés sans aucune compensation. Nous savons tous que ces instruments peuvent faire économiser des millions de dollars et c'est la raison pour laquelle il était nécessaire et il est encore nécessaire de faire de la recherche en ce domaine. Il est nécessaire de mettre au point ces instruments afin que tous les petits aéronefs puissent en être équipés et deuxièmement la recherche en ce domaine pourrait rendre beaucoup moins chère la recherche et le sauvetage des avions perdus.

Je ne comprends pas très bien ce dont vous parlez lorsque vous dites que pour les vols IFR les ELT ne seraient pas nécessaires. Il y a certainement beaucoup de petits aéronefs qui volent en IFR et qui devraient certainement être équipés d'ELT. On en exemptait cependant les petits aéronefs lorsque le vol a lieu dans un rayon de 25 milles autour d'un petit terrain aux fins d'entraînement. Il serait bon que le Canada fasse des recommandations propose des caractéristiques raisonnables à l'égard de ces instruments. On pourrait par exemple utiliser la chaleur du moteur ou l'électricité de bord pour réchauffer les batteries en vol afin que celles-ci soient en état de fonctionner en cas d'incident. La plupart des pilotes vous diront que c'est certainement une très bonne chose. Mon avion est équipé de cette façon depuis toujours et heureusement pas avec une pile au lithium.

Je crois que l'on devrait équiper les petits aéronefs d'ELT, mais je trouve très critiquable que le ministère n'ait pas fait la recherche voulue, qu'il n'ait pas indemnisé les personnes qui, ayant installé l'équipement conformément aux normes ont dû

[Text]

out and had to put them back in again. It seems to me that was uncalled for and should have been in some way supported financially; and I am very critical that we are now back to using a U.S. specification where a Canadian specification could and should be put into place.

Perhaps you would like to answer those comments.

The Chairman: Mr. St. John.

Mr. St. John: Mr. Chairman, I am not sure that I can answer Mr. Ellis' questions in the sequence he posed them, but I will try to answer them all.

He referred to the lithium battery. Mr. Chairman, I am not sure, candidly, whether we specified a lithium battery, or whether we specified the operating conditions such that only a lithium battery would satisfy those conditions. I really cannot answer that question. However, I would rather suspect that we specified the operating conditions and it turned out that the lithium battery was the only one that could meet them.

With respect to research and development on a better battery, or one that could meet our operating specifications, I believe there is extensive research being done by private industry, and we are in constant touch with such industries. I do not believe it will be necessary at the moment to duplicate those efforts and to accept the costs of so doing.

• 1145

With respect to aircraft operating in IFR not requiring an ELT, my point was that any aircraft of those groups that are required to carry ELTs that operate in VFR conditions must carry them; whether they sometimes operate in IFR as well is really coincidental.

You spoke, Mr. Ellis, of a specification, or the development of an ELT that might work on engine heat, or that sort of thing. We have just recently commissioned a study of possible ways of improving the ELT such that it operates under automatic modes, or is activated by the master battery switch for the aircraft, and all these other options, and I hope that within a few months we might develop a better ELT. We have a study being done within the Department of Transport.

Parenthetically, I might add, though—and it is not in direct reply to a question by Mr. Ellis—that there are much wider problems associated with ELTs than those of just a simple ELT on an aircraft. The ELT operates on a frequency of 121.5 megacycles, which is a dedicated aviation frequency. It was established by a worldwide commission to be an aviation emergency frequency. The frequency now is being used by many, many other people—by marine people; it is even being used by hunters and fishermen, and we even know of a case where a mother pinned an ELT to her son's shirt, because he was out playing near some woods and she feared that he would

[Translation]

le retirer pour devoir ensuite remonter. Il me semble que les choses n'auraient pas dû se passer de cette façon et qu'on y aurait dû indemniser les personnes lésées. Je ne peux pas comprendre comment on se sert maintenant à nouveau des caractéristiques américaines alors que l'on aurait très bien pu adopter nos propres caractéristiques.

Que répondez-vous à cela?

Le président: Monsieur St. John.

M. St. John: Monsieur le président, je ne suis pas sûr de pouvoir répondre aux questions de M. Ellis dans l'ordre dans lequel il les a formulées, mais je vais essayer de répondre à toutes ces questions.

Il a parlé de la batterie au lithium. Monsieur le président, je ne sais pas si nous avons spécifié qu'il devait s'agir d'une batterie au lithium ou si nous avons précisé les conditions d'exploitation dans lesquelles seule une batterie au lithium conviendrait. Je ne pourrais vraiment pas répondre à cette question. Je suppose que nous avons spécifié les conditions d'exploitation et que dans ce cas seule la batterie au lithium convenait.

En ce qui concerne la recherche et le développement afin de mettre au point une meilleure batterie ou du moins une batterie qui satisfasse à nos caractéristiques d'exploitation, je crois que l'industrie privée fait beaucoup de recherches en ce domaine et nous sommes en contact permanent avec celle-ci. Je ne crois pas qu'il soit nécessaire pour le moment de faire notre propre recherche, ce qui impliquerait des coûts très importants.

En ce qui concerne les aéronefs volant en IFR et l'exemption d'ELT, mon argument était le suivant: tout aéronef procédant à des vols VFR doit être équipé d'ELT; car s'il vole parfois en IFR également, c'est accessoirement.

Vous avez parlé, monsieur Ellis, d'une caractéristique ou de la mise au point d'un ELT qui pourrait fonctionner en récupérant la chaleur du moteur ou quelque chose du genre. Nous venons de commander une étude sur les différentes façons d'améliorer les ELT, comme par exemple son fonctionnement automatique ou couplé au commutateur principal de la batterie, entre autres. J'espère que de cette façon nous parviendrons à améliorer le dispositif. Cette étude est faite par le ministère des Transports.

Je devrais ajouter entre parenthèses, et ceci n'est pas en réponse directe à une question de M. Ellis, que les problèmes posés par les ELT dépassent largement le seul équipement de l'aéronef. En effet, l'ELT fonctionne sur la fréquence 121.5 mégacycles, laquelle est réservée aux avions. Cette fréquence a été établie par une commission internationale pour servir de fréquence aéronautique de détresse. Or, cette fréquence est utilisée par de nombreuses autres personnes à l'heure actuelle, par des marins, des chasseurs, des pêcheurs, et nous connaissons même le cas d'une mère qui a accroché un dispositif ELT à la chemise de son fils afin qu'on puisse retrouver celui-ci

[Texte]

get lost. To this extent, that frequency has not been dedicated to aviation. As a consequence, if we do not stop this proliferation of the use of 121.5 for other purposes, we in the aviation field are going to have to find another frequency, and finding another frequency is going to be very, very difficult and, Mr. Ellis, very expensive for you and me and for the public. I very much hope we can develop legislation that will limit the use of that frequency for purposes other than aviation.

You spoke, Mr. Ellis, of compensation for the pilots who bought ELTs and then found them not to meet the requirement. As you know, I believe it is not government policy to compensate people who find themselves in a position of changing equipment because of changing legislation.

You also spoke of no consultation with the public. I believe we consulted extensively with the impacted public on the ELT issue. I know personally I have spoken to Mr. Beach and Mr. Pepler, to Mr. Ray Audette of the CBAA and to the Royal Canadian Flying Clubs Associations, and most of the public we can find on the ELT issue.

The Chairman: For the purpose of the record, Mr. St. John, would you spell out what CBAA means?

Mr. St. John: CBAA is Canadian Business Aircraft Association.

The Chairman: Thank you.

Mr. St. John: Lastly, Mr. Ellis, you spoke of the possible need of developing a Canadian specification for an ELT. I gather that you found our acceptance of the U.S. spec rather objectionable. In point of fact, there is a great deal of transborder traffic. There are many, many American airplanes flying in Canadian airspace, some of them with, unfortunately, unqualified pilots not aware of our conditions. We feel, in fact, that it is beneficial that there be a common specification for both Canadian and American aircraft so as not to inhibit this transborder traffic.

Mr. Ellis: If I could just finish up very briefly, Mr. Chairman.

The Chairman: Yes, Mr. Ellis.

Mr. Ellis: Two or three things; let me try to be positive where I can. First of all, I was not aware until just recently of the proliferation of 121.5. I have read about it recently, as others have, and I am very concerned about it. I would suggest to you that if legislation—a very concise, brief piece of legislation—were brought into this House to deal with that, I am content that all our colleagues would see that that went through expeditiously.

• 1150

I know the value, and I am sure those around this table know the value. I am sure many of our colleagues in the House, if they do not know the value, would certainly accept our word for the value of the need for a dedicated channel; and

[Traduction]

facilement au cas où il se perdrait dans la forêt voisine. Ainsi donc, cette fréquence n'est pas réservée exclusivement à l'aviation. En conséquence, si nous ne mettons pas un frein à une telle prolifération, nous devons trouver une autre fréquence exclusive, ce qui sera très difficile et très coûteux pour vous et moi, monsieur Ellis, ainsi que pour le public. J'espère que nous pourrions rédiger une loi qui limitera l'utilisation de cette fréquence à tout autre usage que celui des aéronefs.

Vous avez parlé également, monsieur Ellis, d'indemnisation des pilotes qui se sont équipés d'ELT qui par la suite ne satisfaisaient pas aux exigences. Comme vous le savez, le gouvernement n'a pas pour politique d'indemniser les personnes qui doivent modifier leur matériel à cause d'un changement de législation.

Vous avez dit également qu'il n'y avait pas eu de consultations avec le public. Je crois au contraire que nous avons eu des consultations très importantes avec les personnes touchées par cette question. Je sais que j'ai personnellement parlé à MM. Beach, Pepler et Ray Audette de la C.B.A.A. et de la *Royal Canadian Flying Clubs Associations* ainsi qu'avec la plupart des personnes intéressées par cette question.

Le président: Pourriez-vous préciser pour les dossiers ce que C.B.A.A. signifie?

M. St. John: La C.B.A.A. est la *Canadian Business Aircraft Association*.

Le président: Merci.

M. St. John: Finalement, monsieur Ellis, vous avez parlé du besoin de mettre au point des caractéristiques canadiennes pour l'ELT. Je suppose que vous n'êtes pas d'accord avec le fait que nous ayons accepté les caractéristiques américaines. Il faut dire à cet égard qu'il y a beaucoup de trafic entre nos deux pays. Il y a beaucoup d'avions américains qui utilisent l'espace aérien canadien et certains des pilotes ne sont malheureusement ni qualifiés ni familiarisés avec nos conditions. Nous estimons qu'il est donc de notre avantage d'avoir des caractéristiques communes pour les aéronefs canadiens et américains afin de ne pas restreindre le trafic transfrontalier.

M. Ellis: Je pourrais peut-être terminer très brièvement, monsieur le président.

Le président: Allez-y, monsieur Ellis.

M. Ellis: Deux ou trois choses et j'essaierai d'être aussi positif que possible. Tout d'abord, je n'étais pas au courant jusqu'à très récemment du fait que cette fréquence de 121.5 était si encombrée. J'en ai pris connaissance à la suite de lectures, comme d'autres sans doute, et je me préoccupe énormément de cette question. Si l'on décidait de présenter un projet de loi concis et bref à cet égard, je suis certain que tous nos collègues seraient prêts à l'adopter rapidement.

Je suis bien au courant de l'importance de cette question, et je suis sûr que les députés autour de cette table le sont également. Quant à nos collègues de la Chambre, ceux qui pourraient ne pas être informés de la question, pourraient

[Text]

125, of course, has historically been that channel. So from a positive point of view, you would find this committee in full support of making sure channel 125 is properly used.

I am delighted you have the internal study going on to determine ways of improving the ELTs. However, I cannot help but put this to you: is that not just what I have been asking for for 10 years? I would have thought the National Research Council would have been the body to do it. If you feel doing it internally is the way to go, that is fine; but now, at least, there is some study going on and some way to improve the existing ELTs.

I appreciate the fact that Americans come over the border and cause us a great deal of problems in our search and rescue. That to me does not prohibit our having a better-designed ELT out of Canada, which I am sure with the least bit of entrepreneurial ability we could sell in New York and Michigan, those states along the Canadian border having the same conditions as us, who frequently fly into Canada. Those pilots, usually members of the Canadian Owners and Pilots Association, would surely use a better product, if they had it available to them. Pilots by and large are the most safety-conscious people in the world; and by and large they do not attempt to evade the use of safety aids such as ELTs. If there were one developed, hopefully by Canadians for Canadians, the sales across the border, to my way of thinking, would certainly be available.

Your thoughts of using, as I have suggested, engine heat or master-battery electricity to keep the thing warm are only some of the things, and I am sure your people have identified many more ways of improving it. I am delighted to see that. I hope you will bring the results of that before this committee, as quickly as possible. But I also think—and I think here we disagree, and that is going to be irrevocable—the amount of consultation was not sufficient, certainly in the early stages.

Perhaps with all of this, plus the fact that we now have a satellite in place that can do us a tremendous service by spotting downed aircraft, we can finally get the ELT problem put to rest, and put to rest properly.

I do not think, Mr. Chairman, any of those require answers, unless he wants to answer.

The Chairman: Before I go to Mr. Siddon—I want to be careful in the way I put it, because I do not want to divulge any confidential information—did the air administration not commission an additional study on a safety beacon or a locator beacon for aircraft, within the last year or so? What were the results of that study, Mr. St. John, or are you aware of it? I believe you and I have talked about it before, as a matter of fact.

[Translation]

facilement être persuadés lorsque nous leur parlerons de l'importance d'une fréquence réservée aux aéronefs. Or, il est certain que la fréquence 121,5 a été traditionnellement celle de l'aviation. Ainsi donc, vous verriez que la comité est tout à fait d'accord pour veiller à ce que cette fréquence soit utilisée et réservée comme il se doit.

Je suis heureux de voir que votre ministère procède à une étude interne destinée à améliorer les ELT. Cependant, j'aimerais vous poser la question suivante: N'est-ce pas cela précisément que je demande depuis 10 ans? Il me semble que le Conseil national de recherche serait l'organisme voulu pour entreprendre une telle étude. Si vous estimez qu'une étude interne est la bonne façon de procéder, je n'ai rien à dire, et je suis heureux que l'on procède à une étude afin d'améliorer les ELT.

Je me rends compte que les Américains traversent la frontière et nous causent pas mal de problèmes dans nos opérations de recherches et de sauvetage. Cela ne signifie pas pour autant que nous devrions cesser d'améliorer la conception des ELT et même de vendre nos appareils ainsi améliorés dans les états de New-York ou du Michigan qui connaissent les mêmes conditions que nous et dont les pilotes traversent souvent la frontière. Quant aux pilotes membres de la *Canadian Owners and Pilots Association*, ils se serviraient certainement d'un meilleur matériel si celui-ci était mis à leur disposition. De façon générale, les pilotes sont des personnes prudentes qui se servent d'aide comme les ELT. Il est certain que si l'on pouvait améliorer la conception de ces ELT, ils pourraient se vendre également de l'autre côté de la frontière.

Quant à l'idée d'utiliser la chaleur du moteur ou l'électricité des batteries principales de l'aéronef pour réchauffer les ELT, je suis certain que ce ne sont là qu'une des possibilités entrevues par vos chercheurs afin d'améliorer les ELT. Je suis très heureux de voir ce qui se passe en ce domaine et j'espère que vous nous ferez part des résultats des recherches le plus rapidement possible. Cependant, et je crois qu'ici nos points de vue sont inconciliables, la consultation n'a pas été suffisante, certainement pas au début.

Tout ceci, de même que l'existence maintenant d'un satellite capable de repérer les avions qui se sont abattus nous permettra de régler définitivement le problème des ELT.

Je ne crois pas que ces commentaires nécessitent de réponses, à moins que le témoin ne veuille nous en donner.

Le président: Avant de passer à M. Siddon, et je ne voudrais pas divulguer d'informations confidentielles, j'aimerais savoir si l'administration aérienne n'a pas commandé une autre étude au sujet des phares de sécurité ou d'emplacement au cours de la dernière année? Quels en ont été les résultats, monsieur St. John? Êtes-vous au courant? Je crois me souvenir que nous en avons déjà parlé.

[Texte]

Mr. St. John: Mr. Chairman, I regret I know of no other study for safety beacons for aircraft. Perhaps you could expand on it a little.

The Chairman: I will do it, privately.

Mr. St. John: Yes, sir.

The Chairman: Mr. Siddon.

Mr. Siddon: Mr. Chairman, I would just like to make a couple of comments, following up on Mr. Ellis' appeal that the ministry recognize some of the mistakes of the past and get on with resolving this problem.

I have an ELT manufacturer in my riding who was extremely frustrated during the years 1978 to 1980, because when the ministry decreed the lithium battery should be removed, they did not specify any acceptable substitute. For a period of time there were aircraft flying with no batteries because of the lithium explosion problem. I think that was irresponsible, frankly, when there were other battery packs available, using alkaline batteries; and one of them was a Canadian-manufactured battery pack, produced by Mr. Bordian in my own riding. It was widely used unofficially in western Canada. He experienced immense frustration from officials of this department, and Mr. LeBlanc, with whom he was dealing at that time, in terms of a total lack of co-operation in having it submitted to standards testing and in giving him advice as to what standards it might be required to meet; also in terms of a total disregard for the potential for Canadian industry here that could have got into an area and ultimately evolved.

• 1155

He has now a series of ELTs which are more suited to the Canadian environment and the Canadian condition. He has developed a hand-held ELT for use by pilots; he has developed now an ELT to be mounted on the aircraft, as well as battery packs. His greatest grievance was that the traditional manufacturers, including Garrett, which was operating in Canada, were using substitute batteries which were nothing more than flashlight batteries stacked together. He was being told that he could not use alkaline batteries in his design; that MOT would not sanction it; but Garrett and ARCO and others were just using flashlight batteries. I have one in my office. It is all packaged up and it says "In accordance with FAR standard", or whatever. If you take it apart, you find it has flashlight batteries in it.

Now I think the Ministry of Transport knew that and were negligent in their lack of encouragement to a Canadian manufacturer which at the same time could have provided a substitute interim battery which would have allowed those ELTs to continue to operate from 1978 to 1981 or 1982.

Now, as of April 1 this year, the minister has ordered ELTs back on aircraft. But since 1978, we have destroyed all the Canadian manufacturers of ELTs; they have gone out of

[Traduction]

M. St. John: Monsieur le président, je regrette, mais je ne connais aucune autre étude portant sur des phares de sécurité pour les aéronefs. Vous pourriez peut-être me donner d'autres renseignements.

Le président: En privé.

M. St. John: Très bien.

Le président: Monsieur Siddon.

M. Siddon: Monsieur le président, j'aimerais faire deux commentaires à la suite de l'appel lancé par M. Ellis au ministère pour que ce dernier reconnaisse certaines des erreurs du passé et y apporte une solution.

J'ai dans ma circonscription, un constructeur d'ELT qui a été extrêmement frustré au cours de la période de 1978 à 1980. En effet, lorsque le ministère a décrété que les batteries au lithium devaient être enlevées des aéronefs, il n'a pas spécifié quelles autres batteries étaient acceptables. Pendant un certain temps, des aéronefs volaient sans aucune batterie et j'estime que c'est là une façon très peu raisonnable de procéder, étant donné qu'il y avait d'autres batteries dont on pouvait se servir, les batteries alcalines par exemple, comme celles qui sont mises au point et fabriquées par un Canadien et membre de ma circonscription, M. Bordian. L'utilisation non officielle de ces batteries était très répandue dans l'ouest du Canada. Cette personne a été donc extrêmement frustrée par les fonctionnaires de votre ministère et M. LeBlanc, avec qui il traitait à l'époque, a fait preuve d'un manque total de collaboration pour ce qui est des tests et des conseils en matière de normes. De plus, la façon de procéder a illustré le mépris total des possibilités que représentait un tel produit pour l'industrie canadienne.

Cette personne de ma circonscription a mis au point une série d'ELT qui tiennent compte de l'environnement et des conditions canadiennes. Il a mis au point un ELT de poche destiné aux pilotes, un autre pour l'avion de même que des batteries. Sa réclamation la plus sérieuse tenait au fait que les fabricants traditionnels, y compris Garrett, au Canada, utilisaient de nouvelles batteries qui n'étaient rien d'autre que des piles de lampes de poche réunies ensemble. On lui avait dit qu'il ne pouvait pas utiliser des piles alcalines dans sa conception, que le ministère des Transports ne le permettrait pas, alors que Garrett et ARCO, ainsi que d'autres, se servaient de piles de lampes de poche. J'ai un exemplaire de ce genre de batteries dans mon bureau sur lequel on peut lire «conforme aux normes du FAR» et quand on démonte la batterie, on se rend compte qu'elle se compose de piles de lampe de poche.

Je crois que le ministère des Transports était bien au courant de cette question, qu'il n'a pas encouragé les manufacturiers canadiens qui auraient pu mettre au point une batterie temporaire pour alimenter les ELT de 1978 à 1981 ou 1982.

Le 1^{er} avril de cette année, le ministre a ordonné que les ELT équipent à nouveau les aéronefs. Or, depuis 1978, tous les fabricants canadiens d'ELT se sont retirés des affaires, c'est le

[Text]

business—Garrett and others. We have now imposed a restriction which requires that Canadian pilots buy ELTs and battery packs from American manufacturers. Mr. Bordian has developed two ELTs and they have been viewed and commended by officials of your own department, but he was told to go back to Vancouver and get the standards. It took him several months to find out that they did not have any standards in Vancouver. Your officials in Vancouver could not provide standards, and ultimately he had to revert to the United States Department of Transport standard.

He was then told to have it certified. He arranged with the Stanford Research Institute to do the tests in accordance with the requirements of the FAR or the DOT regulation, and then your officials came back and said, we do not recognize Stanford Research Institute at Stanford University as an acceptable qualified agency to test this battery.

It is that type of frustration, Mr. Chairman, which has jeopardized the safety of Canadian owners and pilots, when we have Canadian entrepreneurs—

An hon. Member: Right on!

Mr. Siddon:—businessmen who have been prepared to build an industry; who have sought government assistance through this department and the Department of Industry, Trade and Commerce, and who have been absolutely frustrated. I do not want to continue to dredge up the past, but we should learn a lesson from this, which is that the officials in the Ministry of Transport have no right to pass a decree merely because we think, in Canada, we need to have different standards. That destroys the Canadian industry; it puts the lives of pilots and passengers in jeopardy for a period of time. Now, even to this day, we have a situation where the only certifiable ELTs operating on Canadian aircraft are manufactured in the United States. Your department is still dragging its feet in terms of the encouragement and assistance it gives to people like Mr. Bordian.

That is just a comment. I do not know if Mr. St. John cares to respond, but it is a serious matter, Mr. Chairman. I hope I have not been repetitive of the points which Mr. Ellis has made, but this has a lot to do with the problems that pervade this country. We think we are the picture of excellence in terms of scientific advancement and high technology and yet we frustrate our own Canadian engineers and entrepreneurs who want to get moving in this direction.

The Chairman: Do any of the witnesses wish to comment?

Mr. St. John: Mr. Chairman, not knowing the details of Mr. Bordian, I think—

Mr. Siddon: Jeff Bordian.

Mr. St. John:—I regret I cannot comment in detail on it, but I give you my assurance that I will have the subject examined in detail. It gives me great concern that you think the Department of Transport, and the officials in it, are deliberately—

[Translation]

cas de Garrett et d'autres. Nous avons maintenant imposé des restrictions qui prévoient que les pilotes canadiens doivent se munir d'ELT et de batteries de fabrication américaine. M. Bordian a mis au point deux ELT et des fonctionnaires de votre ministère l'ont félicité de son travail; cependant, on lui a dit de retourner à Vancouver pour se conformer aux normes. Ce n'est qu'après plusieurs mois qu'il s'est rendu compte qu'il n'y en avait pas. Vos fonctionnaires à Vancouver n'ont pu lui dire quelles étaient les normes et, en fin de compte, il a dû adopter la norme du ministère américain des Transports.

On lui a demandé ensuite de faire certifier et approuver son appareil. Il a pris contact avec l'institut de recherches de Stanford où des tests ont été faits conformément aux exigences du FAR ou du ministère des Transports; après tout cela, vos fonctionnaires lui ont dit qu'ils ne reconnaissaient pas l'institut de recherches de Stanford de l'Université Stanford comme organisme qualifié en la matière.

C'est ce genre de déboires, monsieur le président, qui a mis en péril la sécurité des propriétaires et pilotes canadiens alors que nous avons ici même au Canada des entrepreneurs...

Une voix: Bravo.

M. Siddon:... des hommes d'affaires qui étaient prêts à construire une industrie, qui ont recherché l'aide du gouvernement et du ministère des Transports ainsi que de celui de l'Industrie et du Commerce et qui ont été extrêmement frustrés. Je ne voudrais pas déterrer le passé, mais il me semble que nous devrions comprendre la leçon, que nous devrions comprendre que les fonctionnaires du ministère des Transports n'ont pas le droit de passer des décrets uniquement parce qu'ils estiment que le Canada devrait avoir des normes différentes. Une telle façon de procéder détruit l'industrie canadienne et met en péril la vie des pilotes et des passagers. À l'heure actuelle, nous connaissons une situation où les seuls ELT approuvés utilisés sur des aéronefs canadiens sont fabriqués aux États-Unis. Votre ministère hésite toujours à encourager et à aider des entrepreneurs comme M. Bordian.

C'était simplement un commentaire. Je ne sais si M. St. John veut répondre, mais il est certain qu'il s'agit là d'une question sérieuse, monsieur le président. J'espère que je n'ai pas été répétitif, que je n'ai pas répété tout ce que M. Ellis a déjà dit, mais ce sont là des problèmes caractéristiques de notre pays. Nous pensons que nos progrès scientifiques et techniques sont énormes et pourtant, nous frustrons nos ingénieurs et nos entrepreneurs canadiens qui veulent s'engager dans ces domaines.

Le président: Un des témoins veut-il répondre?

M. St. John: Monsieur le président, je ne connais pas les détails en ce qui concerne M. Bordian...

M. Siddon: Il s'agit de Jeff Bordian.

M. St. John:... je regrette donc de ne pouvoir en discuter, mais je peux vous donner l'assurance que je ferai étudier cette question en détail. Je me préoccupe beaucoup du fait qu'à votre avis le ministère des Transports et ses hauts fonctionnaires, et ceci, de façon délibérée...

[Texte]

Mr. Siddon: Accidentally.

Mr. St. John: —or even accidentally, putting Canadian industry in jeopardy by either switching the ground rules or by setting requirements which are not achievable. I will certainly have this examined.

The Chairman: I agree, Mr. St. John, that it is a serious matter and should be examined, with the examination being made available to be appended to a later edition of the minutes of this committee.

Mr. Siddon: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Again, before closing, I wish to thank our witnesses.

Mr. Sinclair, while you are no stranger to the committee, this is your first taste of our examination of air administration estimates. I wish to thank you and all the other officials who came.

• 1200

I guess that completes our examination of the supplementary estimates under Air Transportation. Therefore this committee is adjourned until 9.30 a.m., Thursday, November 18, 1982, when we will be meeting, please note, in Room 307, West Block, due to my generosity. Because Thursday morning was not one of our scheduled meetings in the block system I had agreed to give this room to the Public Accounts Committee for a special function. I know members do not like that but I do not like to deny access to the room if there is not a reasonable possibility that we will be using it. If necessary, we are scheduling an afternoon meeting for Thursday as well in this room, if we need it, on the estimates that we will be dealing with—Surface Transportation.

Until 9.30 a.m., Thursday, the committee is adjourned.

[Traduction]

M. Siddon: Accidentelle.

M. St. John: ...ou accidentelle, que le ministère ou ses fonctionnaires mettent en péril l'industrie canadienne en modifiant les règlements ou en établissant des exigences que personne ne pourrait satisfaire. Je vais certainement faire étudier cette question.

Le président: Je suis d'accord, monsieur St. John, il s'agit là d'une question sérieuse qui devrait faire l'objet d'une étude; il est certain que le résultat d'une telle étude devrait être annexé à une édition subséquente des comptes rendus de nos délibérations.

M. Siddon: Merci, monsieur le président.

Le président: Avant de terminer, j'aimerais à nouveau remercier nos témoins.

Monsieur Sinclair, vous connaissez sans doute les travaux du Comité, mais c'est la première fois que vous assistez à l'étude du budget de l'administration aérienne. Je désire vous remercier de même que tous les hauts fonctionnaires qui vous accompagnent.

Je crois que ceci termine notre étude du budget supplémentaire à la rubrique Transports aériens. La séance est donc levée jusqu'à 9h30 jeudi le 18 novembre 1982 quand nous nous réunirons, veuillez le noter s'il vous plaît, dans la pièce 307 de l'édifice de l'Ouest, ceci à cause de ma générosité. Étant donné que le jeudi matin ne fait pas partie des réunions que nous avons prévues dans les groupes de séances établis, j'ai accepté de céder cette pièce au comité des comptes publics pour une réunion spéciale. Je sais que les membres du Comité n'aiment pas cela, mais je n'aime pas non plus refuser l'accès à cette pièce, si nous n'avons vraiment pas prévu de nous en servir. Nous prévoyons une réunion jeudi après-midi, dans cette pièce, si nécessaire, pour étudier le budget des transports de surface.

La séance est levée jusqu'à 9h30 jeudi.



*If undelivered, return COVER ONLY to
Canadian Government Printing Office,
Supply and Services Canada,
45 Sacre-Coeur Boulevard,
Hull, Quebec, Canada, K1A 0S7*

*En cas de non livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à
Imprimerie du gouvernement canadien
Approvisionnement et Services Canada,
45, boulevard Sacre-Coeur
Hull, Quebec, Canada, K1A 0S7*

WITNESSES—TÉMOINS

From the Department of Transport:

Mr. Gordon M. Sinclair, Administrator, Canadian Air
Transportation Administration;
Dr. Steve Sebastyan, Director General, Airports and
Construction;
Mr. Richard P. St. John, Deputy Administrator, Canadian
Air Transportation Administration.

Du ministère des Transports:

M. Gordon M. Sinclair, administrateur, Administration
canadienne des Transports aériens;
M. Steve Sebastyan, directeur général, Aéroports et
construction;
M. Richard P. St. John, administrateur adjoint, Administra-
tion canadienne des Transports aériens.

HOUSE OF COMMONS

CHAMBRE DES COMMUNES

Issue No. 81

Fascicule n° 81

Thursday, November 18, 1982

Le jeudi 18 novembre 1982

Chairman: Maurice A. Dionne

Président: Maurice A. Dionne

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des*

Transport

Transports

RESPECTING:

CONCERNANT:

Supplementary Estimates (B) 1982-83: Votes 60b, 65b
and 80b—Surface Transportation Program under
TRANSPORT

Budget supplémentaire (B) 1982-1983: crédits 60b, 65b
et 80b—Programme des transports de surface sous la
rubrique TRANSPORTS

WITNESSES:

TÉMOINS:

(See back cover)

(Voir à l'endos)



First Session of the
Thirty-second Parliament, 1980-81-82

Première session de la
trente-deuxième législature, 1980-1981-1982

STANDING COMMITTEE ON
TRANSPORT

Chairman: Maurice A. Dionne

Vice-Chairman: Pierre Deniger

Benjamin	Corbin
Berger	Corriveau
Blaikie	Ellis
Bockstael	Flis
Campbell (<i>LaSalle</i>)	Gass

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Maurice A. Dionne

Vice-président: Pierre Deniger

Messrs. — Messieurs

Harquail	McKnight
MacBain	Nowlan
Mazankowski	Siddon
McDermid	Turner—(20)

(Quorum 11)

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 65(4)(b)

On Tuesday, November 16, 1982:

Mr. Blaikie replaced Mrs. Mitchell.

On Thursday, November 18, 1982:

Mr. McKnight replaced Mr. McCain.

Conformément à l'article 65(4)b) du Règlement

Le mardi 16 novembre 1982:

M. Blaikie remplace M^{me} Mitchell.

Le jeudi 18 novembre 1982:

M. McKnight remplace M. McCain.

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, NOVEMBER 18, 1982
(124)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 9:40 o'clock a.m. this day, the Chairman, Mr. Dionne (*Northumberland—Miramichi*), presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Benjamin, Bockstael, Campbell (*LaSalle*), Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Ellis, Flis, Gass, Harquail, Mazankowski, McDermid, McKnight, Nowlan and Turner.

Other Members present: Messrs. Hnatyshyn and Watson.

Witnesses: From the Department of Transport: Mr. Nick Mulder, Administrator, Canadian Surface Transportation Administration; Mr. Robert Tittley, Director General, Rail Passenger and Mr. Denis Pratt, Director General, Surface Policy, Planning and Urban Programs.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference, dated November 8, 1982, relating to the Supplementary Estimates (B) for the fiscal year ending March 31, 1983 (*See Minutes of Proceedings, Tuesday, November 16, 1982, Issue No. 80*).

By unanimous consent, the Chairman called Votes 60b, 65b and 80b—Surface Transportation Program under TRANSPORT.

The witnesses answered questions.

By unanimous consent, the Chairman presented the THIRTEENTH REPORT of the Sub-committee on Agenda and Procedure, which is as follows:

Your Sub-committee met Monday, November 8, 1982 to plan its future business and has agreed to make the following recommendations:

That a tentative schedule of meetings be set up to consider the Supplementary Estimates (B) for the fiscal year ending March 31, 1983.

TUESDAY, NOVEMBER 16, 1982—at 9:30 a.m., 11:00 a.m. and 3:30 p.m.

Votes 45b, 50b and 55b—Air Transportation Program.

THURSDAY, NOVEMBER 18, 1982—at 9:30 a.m., 11:00 a.m. and 3:30 p.m.

Votes 60b, 65b and 80b—Surface Transportation Program.

THURSDAY, NOVEMBER 25, 1982—at 9:30 a.m., 11:00 a.m. and 3:30 p.m.

Votes 10b and 35b—Marine Transportation Program.

TUESDAY, NOVEMBER 30, 1982—at 9:30 a.m. and 11:00 a.m. and

THURSDAY, DECEMBER 2, 1982—at 3:30 p.m.

PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 18 NOVEMBRE 1982
(124)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 9h40 sous la présidence de M. Dionne (*Northumberland—Miramichi*) (président).

Membres du Comité présents: MM. Benjamin, Bockstael, Campbell (*LaSalle*), Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Ellis, Flis, Gass, Harquail, Mazankowski, McDermid, McKnight, Nowlan et Turner.

Autres députés présents: MM. Hnatyshyn et Watson.

Témoins: Du ministère des Transports: M. Nick Mulder, administrateur, Administration canadienne des transports de surface; M. Robert Tittley, directeur général, Services ferroviaires-voyageurs et M. Denis Pratt, directeur général, Politiques de surface, Planification et programmes urbains.

Le Comité reprend l'étude de son Ordre de renvoi du 8 novembre 1982 portant sur le budget supplémentaire (B) pour l'année financière se terminant le 31 mars 1983 (*Voir procès-verbal du mardi 16 novembre 1982, fascicule no 80*).

Du consentement unanime, le président met en délibération les crédits 60b, 65b et 80b—Programme des transports de surface sous la rubrique TRANSPORTS.

Les témoins répondent aux questions.

Du consentement unanime, le président présente le TREIZIÈME RAPPORT du Sous-comité du programme et de la procédure:

Votre Sous-comité s'est réuni le lundi 8 novembre 1982 pour planifier ses prochains travaux et a convenu de faire les recommandations suivantes:

Qu'un projet de calendrier de séances soit établi pour étudier le budget supplémentaire (B) pour l'année financière se terminant le 31 mars 1983.

LE MARDI 16 NOVEMBRE 1982—à 9h30, 11h00 et 15h30

Les crédits 45b, 50b et 55b—Programme des transports aériens.

LE JEUDI 18 NOVEMBRE 1982—à 9h30, 11h00 et 15h30

Les crédits 60b, 65b et 80b—Programme des transports de surface.

LE JEUDI 25 NOVEMBRE 1982—à 9h30, 11h00 et 15h30

Les crédits 10b et 35b—Programme des transports par eau.

LE MARDI 30 NOVEMBRE 1982—à 9h30 et 11h00 et

LE JEUDI 2 DÉCEMBRE 1982—à 15h30

Vote 1b—Departmental Administration Program and all the other Votes relating to Marine, Air and Surface Transportation Programs.

The Honourable Jean-Luc Pepin, minister of Transport will be appearing before the Committee on November 30 and December 2, 1982.

Mr. Bockstael, seconded by Mr. Campbell (*LaSalle*) moved,—That the THIRTEENTH REPORT of the Sub-committee on Agenda and Procedure be concurred in.

Mr. Nowlan moved,—That the Sub-committee Report be amended by scheduling additional meetings on Tuesday, November 23, 1982 at 9:30 a.m., 11:00 a.m. and 8:00 p.m. with Mr. Pierre Franche, Chairman and President of VIA Rail Canada Inc.

The question being put on the amendment, it was agreed to.

And the question being put on the motion, as amended, it was agreed to.

Questioning resumed on Votes 60b, 65b and 80b—Surface Transportation Program under TRANSPORT.

At 12:37 o'clock p.m., the Committee adjourned until 9:30 o'clock a.m., Tuesday, November 23, 1982.

Le crédit 1b—Programme de l'administration centrale et tous les autres crédits portant sur les programmes des transports par eau, des transports aériens et de surface.

L'honorable Jean-Luc Pepin, ministre des Transports, comparaitra devant le Comité les 30 novembre et 2 décembre 1982.

M. Bockstael, appuyé par M. Campbell (*LaSalle*), propose,—Que le TREIZIÈME RAPPORT du Sous-comité du programme et de la procédure soit adopté.

M. Nowlan propose,—Que le rapport du Sous-comité soit modifié par addition d'autres séances le mardi 23 novembre 1982 à 9h30, 11 heures et 20 heures avec M. Pierre Franche, président du conseil d'administration et président de VIA Rail Canada Inc.

L'amendement, mis aux voix, est adopté.

La motion, modifiée, mise aux voix, est adoptée.

L'interrogation se poursuit sur les crédits 60b, 65b et 80b—Programme des transports de surface sous la rubrique TRANSPORTS.

A 12h37, le Comité suspend ses travaux jusqu'au mardi 23 novembre 1982, à 9h30.

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

EVIDENCE

*(Recorded by Electronic Apparatus)**[Texte]*

Thursday, November 18, 1982

• 0940

The Chairman: Order, please.

We are resuming consideration of our order of reference relating to Supplementary Estimates (B) for the fiscal year ending March 31, 1983. I suspect that some of our members this morning went to Room 253-D. I suspect, as well, that a few more of them will be in shortly.

Our votes this morning are 60b, 65b and 80b relating to the Surface Transportation Program.

TRANSPORT

A—Department—Surface Transportation Program

Vote 60b—Surface Transportation—Operating expenditures\$1,124,000

Vote 65b—Surface Transportation—The grant listed in the Estimates and contributions\$115,793,000

Vote 80b—Payments to VIA Rail Canada Inc.\$133,500,000

The Chairman: Since we do not have a quorum to stand the other votes, I would suggest, if the committee agrees, that we consider all votes together. I think it is more convenient for us to do it that way anyway. Is that agreed?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: This morning I would like to welcome to the committee for the first time in his role as Administrator of the Surface Transportation Program Mr. Nick Mulder. With him are Mr. Denis Pratt, Director General, Surface Policy, Planning and Urban Programs, and Mr. Robert Tittley, Director General, Rail Passenger Service.

With that introduction, I would invite Mr. Mulder to make an opening statement, if he has one.

He does not have one, so we will go immediately to questioning, with Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Perhaps a point of order first of all, Mr. Chairman.

The Chairman: All right.

Mr. Mazankowski: Since the estimate involves a substantial amount of money being paid to VIA Rail, are we going to have representatives from VIA Rail here?

The Chairman: When the steering committee met, we did not discuss calling VIA Rail immediately. We wanted to deal with the officials first. However, I have talked to Mr. Franche

TÉMOIGNAGES

*(Enregistrement électronique)**[Traduction]*

Le jeudi 18 novembre 1982

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît.

Nous reprenons l'étude de notre ordre de renvoi se rapportant au budget supplémentaire (B) pour l'année financière se terminant le 31 mars 1983. Je crois que certains membres du comité se sont rendus ce matin à la pièce 253-D. Donc, je prévois que quelques autres vont arriver bientôt.

Nous étudions ce matin les crédits 60b, 65b et 80 b du Programme des transports de surface.

TRANSPORTS

A—Ministère—Programme des transports de surface

Crédit 60b—Transports de surface—Dépenses de fonctionnement\$1,124,000

Crédit 65b—Transports de surface—Subvention inscrite au Budget et contribution\$115,793,000

Crédit 80b—Paiements à VIA Rail Canada Inc.\$133,500,000

Le président: Comme nous n'avons pas le quorum pour réserver les autres crédits, je propose, si cela convient au comité, d'étudier l'ensemble des crédits. De toute façon, je crois qu'il est plus pratique de procéder ainsi. Cela vous convient-il?

Des voix: D'accord.

Le président: Ce matin, nous recevons M. Nick Mulder, administrateur du Programme des transports de surface, qui vient témoigner pour la première fois en cette qualité. Accompagné M. Mulder, M. Denis Pratt, directeur général de la Politique de planification et de programmes urbains de transport de surface, et M. Robert Tittley, directeur des services ferroviaires voyageurs.

Je laisse maintenant la parole à M. Mulder s'il a préparé une déclaration préliminaire.

Comme il n'en a pas préparé, nous passons immédiatement aux questions; M. Mazankowski commence.

Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: J'aimerais d'abord invoquer le Règlement, monsieur le président.

Le président: D'accord.

M. Mazankowski: Comme dans le Budget supplémentaire on retrouve un paiement assez important versé à VIA Rail, j'aimerais savoir si nous pourrions recevoir des représentants de VIA Rail?

Le président: Lorsque le comité de direction s'est réuni, nous n'avons pas discuté de la possibilité d'inviter immédiatement des représentants de VIA Rail. Nous voulions d'abord

[Text]

about appearing before the committee on the VIA item. He has agreed to do so, and I now have to have a determination from the committee on whether or not they want me to call Mr. Franche. If so, I will work out with him a mutually convenient date for his appearance before the committee.

Mr. Mazankowski: Perhaps that determination could be made later on in the proceedings.

The Chairman: Okay.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I see Mr. Nowlan is here—

Mr. Nowlan: Go ahead. Go ahead. I went to the Railway Committee Room, Mr. Chairman.

The Chairman: Yes—

Mr. Nowlan: Quite frankly, that is what I thought would be the point of order Mr. Mazankowski was going to raise, because I know it was on the sheet. Anyway, that took the three or four minutes, and I am sorry I am late. Let Don go first. I know you said something in the committee, evidently when I was not there, because I left early last time.

The Chairman: That is right.

Mr. Nowlan: It was not covered in the steering committee meeting. I did not hear it—I had to leave early—and I do not understand why.

An hon. Member: You were not there.

Mr. Nowlan: That is the thin edge of the wedge, and here it is ironic that we are on surface transportation, which has to do with rail, and that is the Railway Committee Room. Anyway, that is all I want to say at the moment. I had better not ask any questions at the moment. Let Don go.

An hon. Member: Whom did you give it up to?

The Chairman: Just as a—

Mr. Nowlan: Public Accounts.

The Chairman: Just as an—

Mr. Nowlan: Public Accounts is set over there and they are sitting there with one person in the room.

The Chairman: That is not terribly surprising, but the fact is that we are meeting this morning outside the block system.

Mr. Nowlan: We should not have been the victims.

The Chairman: That was why I had agreed to letting them have it. What I will do, Mr. Nowlan—

Mr. Nowlan: You did not discuss it with the steering committee.

The Chairman: Because I know it causes confusion, I am asking the clerk to put that on the agenda of our next steering committee meeting, because I want some—

[Translation]

interroger les fonctionnaires. Cependant, j'ai quand même discuté avec M. Franche de la possibilité de l'inviter au comité. Il a accepté de venir et je dois maintenant demander au comité si je dois inviter M. Franche. Si le comité me le demande, je fixerai avec M. Franche une date convenable pour son témoignage.

M. Mazankowski: Nous pourrions peut-être décider plus tard de la comparution de M. Franche.

Le président: D'accord.

M. Mazankowski: Monsieur le président, je vois ici M. Nowlan...

M. Nowlan: Continuez, continuez. Je me suis rendu, monsieur le président, à la salle du Comité des chemins de fer.

Le président: Oui...

M. Nowlan: A vrai dire, je crois que c'était là l'objet du rappel au Règlement que M. Mazankowski voulait faire. J'avais bien lu le numéro de cette pièce sur l'avis de convocation. De toute façon, cela ne m'a retardé que de trois ou quatre minutes et je vous prie d'excuser mon retard. Que M. Mazankowski pose d'abord des questions. Je sais que vous avez dit quelque chose en comité que je n'ai pas entendu car j'ai dû quitter plus tôt la dernière fois.

Le président: En effet.

M. Nowlan: On n'en avait pas discuté à la réunion du comité de direction. Je n'ai rien entendu à ce sujet; j'ai dû partir plus tôt et je ne comprends pas pourquoi nous nous réunissons ici.

Une voix: Vous n'y étiez pas.

M. Nowlan: L'ironie de l'affaire, c'est que nous étudions aujourd'hui le Programme des transports de surface, ce qui comprend les transports par chemin de fer et nous ne sommes pas dans la salle du Comité des chemins de fer. C'est tout ce que je veux dire pour le moment. Il vaut mieux que je ne pose pas de question tout de suite. Que M. Mazankowski commence.

Une voix: Quel comité siège dans cette salle?

Le président: Soit dit...

M. Nowlan: Les comptes publics.

Le président: Soit dit...

M. Nowlan: Les comptes publics siègent dans la salle du Comité des chemins de fer et il n'y a qu'une personne dans la salle.

Le président: Cela ne m'étonne pas tellement. Il faut dire que nous nous réunissons ce matin en dehors des heures qui nous sont normalement réservées.

M. Nowlan: Nous n'aurions pas dû être les victimes.

Le président: C'est pourquoi j'ai accepté de laisser la salle au Comité des comptes publics. Monsieur Nowlan...

M. Nowlan: Vous n'en avez pas discuté avec le Comité de direction.

Le président: Sachant que c'est une cause de confusion, je demande au greffier de mettre ce point à l'ordre du jour de la prochaine réunion du comité de direction, car je veux...

[Texte]

Mr. Nowlan: We do not need it on it.

The Chairman:—direction from the committee on that.

Mr. Nowlan: Well, you should have sought it in the steering committee.

The Chairman: While we are talking about that—

Mr. Nowlan: The only person there is the girl on the—

The Chairman:—I would like advice from the committee on another request I have had. I have been asked for December 7 at 8.00 p.m. . . .

• 0945

The Auditor General has asked for Room 200 for that evening for some purpose—whether for a lock-up or not, I do not know. But in any case, Room 200 was slated for the Canada-U.S. relations annual meeting or something. They have asked if they could have Room 253-D for 8.00 p.m., if they give up Room 200 to the Auditor General. They want it from 1.00 p.m. on, as a matter of fact, December 7.

What is the wish of the committee?

Mr. Benjamin: That is the date when the estimates, the supps, are deemed to be reported, is it not?

The Chairman: Yes. The 15th, I believe, is the last allotted day. It depends on what the last allotted day is.

Mr. Benjamin: I would be agreeable if we will have pretty well finished our work. But if we have not, well, what do you say?

Mr. Nowlan: That is not something very serious for me to worry about in front of witnesses here now, Mr. Chairman. We can worry by phone.

The Chairman: All right. We will deal with it later.

Mr. Mazankowski, please.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I would like to welcome Mr. Mulder in his capacity of Surface Administrator. I wish him well, and am sure that his background and knowledge—particularly the western immersion that he has gone through over the last six months—will serve him well in the discharge of his new responsibilities.

Mr. Mulder, as I said in my point of order, a good portion of this supplementary estimate has to do with the payments to VIA Rail. A year ago, we had a 20% reduction in Canada's rail passenger service which was supposed to save the Government of Canada \$100 million. You are now back here asking for \$133.5 million, which would boost payments to VIA to roughly \$640 million. What happened?

Mr. N. Mulder (Administrator, Canadian Surface Transportation Administration, Transport Canada): First of all, I will say that I am very pleased to be here, and I look forward to a lot of other occasions to be with the committee. Second, I

[Traduction]

M. Nowlan: Ce n'est pas nécessaire.

Le président: . . . recevoir des directives du comité à ce sujet.

M. Nowlan: Vous auriez dû le faire à la réunion du Comité de direction.

Le président: A ce sujet . . .

M. Nowlan: Il n'y a qu'une personne, et c'est la dame . . .

Le président: . . . j'aimerais que le comité me conseille sur une autre demande. On m'a demandé la salle pour le 7 décembre à 20 heures . . .

Le vérificateur général a demandé la pièce 200 pour le 7 décembre, je ne sais pas si c'est pour un huis clos ou autre chose. Quoiqu'il en soit, la pièce 200 avait été réservée pour une réunion annuelle du groupe canado-américain. Ce groupe a demandé s'il pouvait réserver la salle 253-D à 20h.00 puisqu'il doit laisser la salle 200 au Vérificateur général. En fait, ce groupe voudrait la salle dès 13h.00 le 7 décembre.

Qu'en pense le Comité?

M. Benjamin: C'est bien la date à laquelle le budget supplémentaire est tenu comme ayant été adopté, n'est-ce pas?

Le président: Oui. Le dernier jour réservé est le 15, je crois. Cela varie en fonction du dernier jour réservé.

M. Benjamin: Cela me conviendrait si nous avons, à toutes fins utiles, terminé notre travail. Qu'arrive-t-il cependant si ce n'est pas le cas?

M. Nowlan: Cette discussion ne me semble pas très sérieuse devant les témoins, monsieur le président. Nous pourrions en discuter au téléphone.

Le président: D'accord. Nous en discuterons plus tard.

Monsieur Mazankowski, vous avez la parole.

M. Mazankowski: Monsieur le président, j'aimerais souhaiter la bienvenue à M. Mulder, administrateur des transports de surface. Je lui souhaite beaucoup de succès et je suis convaincu que son expérience et ses connaissances, surtout après avoir passé les six derniers mois dans l'ouest du pays, lui seront utiles dans l'accomplissement de ses nouvelles fonctions.

Monsieur Mulder, comme je le disais dans mon rappel au Règlement, une grande partie de ce budget supplémentaire est imputable à un paiement versé à VIA Rail. Il y a un an, les services ferroviaires passagers ont été coupés de 20 p. 100 ce qui devait permettre au gouvernement du Canada d'économiser 100 millions de dollars. Voilà maintenant que vous demandez 133,5 millions de dollars, ce qui fait monter les paiements à VIA Rail à environ 640 millions de dollars. Que s'est-il produit?

M. N. Mulder (Administration canadienne des transports de surface, Transports Canada): Tout d'abord, je dois dire que je suis heureux d'être ici ce matin et que j'espère avoir souvent l'occasion de rencontrer le Comité. Deuxièmement, je remercie

[Text]

appreciate the kind comments of Mr. Mazankowski, whom I have always considered to be not only a great gentleman but a very knowledgeable person in transportation.

On the particular question on VIA Rail, there are four basic reasons as to why the supplementary estimate is required. Basically, they fall into the four following categories—one being the final audit by the CTC for the accounts for VIA Rail with CN and CP for the calendar years 1978 and 1979. That is one element.

The second element is the increase in the costs of providing rail passenger services during the calendar year 1981. The reason for the increase is twofold—one being that the workload for VIA Rail was higher than had been earlier estimated and therefore the cost to CN and CP was greater. Second, the inflation increase which had been allowed by the government was exceeded by CN and CP, and those revised cost indices, by the way approved by the CTC, led to an increase. So the second component was the costs for 1981.

The third element, based on those new cost indices which, again, I want to stress as being higher than had been estimated and allowed for by the government, would then lead to a projected increase in the same workload and the costs associated with that for the calendar year 1982.

Finally, the cost was higher because the fact is it allows for the thirteenth bill for 1982. Members may know that the railways bill VIA Rail in twelve monthly instalments, and then the thirteenth bill comes along. So the final element is to allow for an increased thirteenth bill for 1982.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, Mr. Mulder, this is not the first time there has been a thirteenth bill. Are you telling me that the thirteenth bill was higher than that which was anticipated during the rationalization process?

Mr. Mulder: Yes, sir; it was higher.

Mr. Mazankowski: How much higher?

• 0950

Mr. Mulder: Perhaps Mr. Tittley could give you the financial details on it.

Mr. Robert Tittley (Director General, Rail Passenger, Transport Canada): At the time of the rationalization, the program and VIA had very little experience with thirteenth bills, and as such, it was not exactly clear as to what downstream impact they would have on the base. Since then, we have all gained experience and we now realize that the thirteenth bills have a direct impact on base. That is to say, for example, the 1981 thirteenth bill, which stood at say \$15 million, automatically adds to the base for which a provision was made, and the anticipated thirteenth bill for 1982 will also do the same thing. Of course, there you have to inflate the 1981 thirteenth bill, just as we had to add to the base the 1980 thirteenth bill, and it is the cumulative impact of these annual

[Translation]

M. Mazankowski de ses bonnes paroles; c'est non seulement un gentleman, mais aussi un spécialiste des transports.

Pour en revenir à VIA Rail, il y a quatre raisons fondamentales à ce budget supplémentaire. Les voici: premièrement, il y a la vérification définitive des comptes de VIA Rail auprès du CN et du CP qu'a faite la CCT pour les années civiles 1978 et 1979. C'est la première raison.

Deuxièmement, il y a l'augmentation des coûts des services ferroviaires passagers pendant l'année civile 1981. Deux facteurs expliquent cette augmentation: premièrement, la charge de travail pour VIA Rail a dépassé les prévisions, donc les coûts du CN et du CP ont été plus élevés. Deuxièmement, le CN et le CP ont dépassé la marge inflationniste permise par le gouvernement, et ces nouveaux indices de coûts, approuvés soit dit en passant par la CCT, ont entraîné une augmentation. Donc, la deuxième raison fondamentale, ce sont les coûts de 1981.

Troisièmement, d'après ces nouveaux indices de coûts, qui, je veux le répéter, sont plus élevés que ne l'avait prévu et autorisé le gouvernement, il a fallu augmenter nos prévisions pour la charge de travail et les coûts connexes pour l'année 1982.

Enfin, les coûts ont été plus élevés à cause de la treizième facturation de 1982. Les députés savent que les compagnies de chemins de fer présentent à VIA Rail 12 factures mensuelles et qu'une dernière facture pour l'année, une treizième, permet de régler le compte. Donc, le dernier élément, c'est la treizième facture augmentée pour 1982.

M. Mazankowski: Monsieur Mulder, ce n'est pas la première fois que cette treizième facture est présentée. Vous me dites maintenant que le montant de cette treizième facture était plus élevée que prévu lors du processus de rationalisation?

M. Mulder: Oui, monsieur; le montant était plus élevé.

M. Mazankowski: De combien?

M. Mulder: Monsieur Tittley pourrait vous en donner les détails financiers.

M. Robert Tittley (directeur, Service ferroviaire voyageur, Transports Canada): Lors de la rationalisation, VIA et le programme connaissaient très peu la 13^e facturation. Ainsi, les effets secondaires éventuels qu'elle aurait sur la base des revenus n'étaient pas apparents. Depuis, nous savons que les 13^e facturations ont une incidence directe sur la base. Par exemple, la 13^e facturation pour l'année 1981 s'élevait, disons, à 15 millions de dollars, et venait automatiquement s'ajouter à la base budgétaire. La même chose se passera pour la 13^e facturation de l'année en cours. Bien entendu, d'outre l'ajout de la 13^e facturation de 1980 à la base budgétaire pour 1981, il a fallu également ajuster la 13^e facturation de 1981 pour tenir compte de l'inflation. C'est de l'effet cumulatif de

[*Texte*]

invoices that has added to the base, as Mr. Mulder said, coupled with inflation rates lower than reality.

Mr. Mazankowski: Mr. Mulder, I am sure you are aware that if you reduce your route structure by 20% you automatically reduce your revenue base. Are you satisfied that there have been sufficient reductions in the administrative and operating costs, particularly in the administrative costs, with VIA Rail? I sense that while you are reducing the route structure, and thereby reducing your revenue base, you have not really trimmed the fat. I do not see any reduction in the management and administrative costs of VIA Rail. Has the department concerned itself with that? Have you looked into it and can you report to the committee a satisfaction or dissatisfaction as to the degree of trimming and scaling down the managerial and administrative operating costs?

Mr. Mulder: Yes, Mr. Chairman and Mr. Mazankowski, we have. We have focused on a number of those issues and I am sure that when Mr. Franche comes he can give you more of the details, because a fair amount of it relates to his day-to-day management and operations of VIA Rail.

But perhaps I could answer the question by just indicating generally what has been done. First of all, during the regime of Mr. Roberts and certainly since Mr. Franche has been the President and Chief Executive Officer, VIA Rail has undertaken a detailed management audit. They are going through each of the components, in their headquarters, in the regional offices and so on, seeing where they could save operating expenses, where they could save person-years and associated costs, consulting fees and various things of that nature. That is going on.

Mr. Mazankowski: But no cuts have been made to date.

Mr. Mulder: No cuts, but the cost increases have not been as high as they might have been.

Mr. Mazankowski: Mr. Mulder, the cutback cost resulted in the lay-off of 1,600 people; VIA, CN and CP.

Mr. Mulder: Right.

Mr. Mazankowski: How many people were laid off at the management and administrative level?

Mr. Mulder: Currently in process there are 32 lay-offs in headquarters.

Mr. Mazankowski: Currently in process; they have not been laid off yet.

Mr. Mulder: They are in the process of being laid off. I do not know how many have actually been laid off.

Mr. Mazankowski: That is quite a way to run a railroad. It is top heavy and your fixed costs have not been reduced. Have your fixed costs been reduced by 20%? Have your administrative and management costs been reduced by 20%?

[*Traduction*]

ces deux facturations annuelles qui viennent s'ajouter à la base budgétaire ainsi que des taux d'inflation inférieurs à la réalité dont il faut tenir compte, comme l'a indiqué M. Mulder.

M. Mazankowski: Monsieur Mulder, vous savez certes qu'en réduisant les services ferroviaires de 20 p. 100, vous réduisez en même temps la base des recettes. Êtes-vous convaincu que l'on a suffisamment réduit les frais d'administration et de fonctionnement, surtout ceux de l'administration, à VIA Rail? En réduisant les services et, ainsi, la base de vos recettes, vous n'avez pas vraiment fait les compressions qui s'imposaient. Je n'ai constaté aucune réduction des coûts d'administration et de gestion de VIA Rail. Le ministère s'est-il intéressé à cette question? Avez-vous envisagé la réduction et la compression des dépenses relatives à la gestion et à l'administration de la société? Pourriez-vous dire au Comité si vous en êtes satisfait?

M. Mulder: Oui, monsieur le président; monsieur Mazankowski, nous avons visé certaines questions et je suis convaincu que, lors de son témoignage, M. Franche pourra vous donner de plus amples détails. La question touche essentiellement la gestion et les opérations quotidiennes de VIA Rail.

Entre temps, je pourrais répondre en vous faisant état des grandes lignes du changement. D'abord, au cours de la présidence de M. Roberts et, bien entendu, depuis que M. Franche occupe le poste de président et de directeur général, VIA Rail a entrepris une vérification approfondie de la gestion. On examine chacun des éléments à l'administration centrale, dans les bureaux régionaux et ailleurs en vue de réduire les dépenses de fonctionnement, de récupérer des années-personnes et de réduire les frais divers, les coûts de service d'experts-conseils et ainsi de suite. Voici l'état des choses.

M. Mazankowski: Aucune compression n'a été faite encore, n'est-ce pas?

M. Mulder: C'est exact, mais les augmentations de frais n'ont pas été aussi élevées qu'elles auraient pu l'être.

M. Mazankowski: Monsieur Mulder, la suppression des services a entraîné la mise à pied de 1,600 employés de VIA, du CN et du CP.

M. Mulder: C'est vrai.

M. Mazankowski: Combien d'employés ont été congédiés au niveau de la gestion et de l'administration?

M. Mulder: Actuellement, 32 personnes de l'administration centrale ont reçu un avis de licenciement.

M. Mazankowski: Donc, ces employés ont toujours leur poste.

M. Mulder: Elles seront licenciées. J'ignore combien de personnes on déjà été congédiées.

M. Mazankowski: Comme s'il fallait gérer les chemins de fer ainsi. Votre organisation est mal équilibrée: on n'a même pas réduit les coûts fixes. Les a-t-on réduits, eux aussi, de 20 p. 100? Les coûts d'administration et de gestion, ont-ils été réduits de 20 p. 100 également?

[Text]

Mr. Tittley: No, they have not. VIA's fixed costs have not been reduced.

Mr. Mazankowski: That is what is wrong

Mr. Tittley: But of course when you pare down a part of a system, the part that remains may occupy as much administrative time in the system as it was before.

Mr. Mazankowski: I suppose that was the basis of the other document that emanated from Transport Canada, indicating that a \$100 million saving would not be accrued, that in fact there was another approach that could have been used which would have saved the transcontinental service that was cut and perhaps resulted in a saving rather than the kind of losses being attributed to the 20% cutback in service.

Mr. Mulder: I am not familiar with the study Mr. Mazankowski is referring to.

• 0955

Mr. Mazankowski: It was a leaked document that came from your department. Some rather progressive individuals within your department did not like the decision and saw that there was another option. It is quite obvious that that option might have worked better than the option that was implemented.

Mr. Mulder: As I indicated, certainly Mr. Roberts and Mr. Franche—and these are under Treasury Board instructions—were told to look at their overhead expenses and to reduce them. Because of that they are in the process of undertaking management audits to see where the costs could be reduced. That is number 1. Number 2 is that—

Mr. Mazankowski: But that is a year. It would seem to me if you are going to overhaul or rationalize the system, it should have been done all at once. It seems that there is a deliberate attempt here to reduce rail passenger service and make it appear so uneconomical that it is going to be a continuation of further reductions. The thing is that the fixed costs have remained relatively the same; the administrative and management costs have been maintained at relatively the same level, and what you have is a reduction in the revenue base—a rather dramatic reduction in revenue base—because a couple of those routes were the most popular routes in Canada. You know, the support for those was fantastic.

I think that when we looked into this thing as a party we recognized this and we did indicate that there was not going to be a saving; in fact, there was going to be a deeper loss; and that is exactly what has happened. I am surprised that you are now simply instructing—or the Treasury Board or the Department of Transport, or whatever have just now finally come to the realization that they had better take a look at management and administrative costs. I find that deplorable.

Mr. Mulder: Mr. Mazankowski, first of all, may I just indicate that the cuts that were made last year were estimated to save about \$40 million during this calendar year.

Mr. Mazankowski: One hundred million over three years.

[Translation]

M. Tittley: Non. Les coûts fixes de VIA Rail n'ont pas été réduits.

M. Mazankowski: Voilà le problème.

M. Tittley: La suppression d'une partie d'un système n'empêche pas pour autant que ce qui reste exige autant d'administration qu'auparavant.

M. Mazankowski: C'est, je pense, l'idée de l'autre document provenant du ministère des Transports, à savoir qu'on ne réaliserait pas des économies de 100 millions de dollars. En fait, on y avait fait état d'une autre approche qui aurait épargné le service transcontinental maintenant disparu et qui aurait peut-être permis de réaliser des économies. Malheureusement, la suppression de 20 p. 100 des services n'a fait qu'entraîner de grandes pertes.

M. Mulder: Je ne connais pas cette étude, monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Il s'agit d'une fuite de votre ministère. Certains employés de votre ministère qui ont l'esprit progressiste s'opposaient à la décision et voyaient qu'il y avait une autre solution. Manifestement, elle réussirait peut-être mieux que celle mise en vigueur.

M. Mulder: Je répète, à la suite d'instructions provenant du Conseil du Trésor, M. Roberts et M. Franche ont examiné les frais généraux en vue de les réduire. D'ailleurs, ils ont entrepris des vérifications de gestion dans le même but. Deuxièmement...

M. Mazankowski: Vous parlez d'un délai d'un an. Il me semble que si l'on veut refaire ou rationaliser le système, il faut tout faire d'un trait. Il me semble qu'il y a une tentative délibérée de couper les services ferroviaires voyageurs et de les rendre si peu rentables que les réductions se suivront. Cependant, les coûts fixes restent relativement stables. Les coûts de gestion et d'administration sont au même niveau mais la diminution des recettes est assez conséquente, parce que les routes éliminées étaient parmi les plus utilisées au Canada. Vous savez, les avis en faveur de maintenir ces services étaient très nombreux.

Notre parti a reconnu les lacunes de votre option et nous avons bien indiqué qu'il ne se réalisera aucune économie. En effet, nous avions prévu qu'il y aurait des pertes plus importantes. Voilà exactement ce qui s'est passé. Le fait que le Conseil du Trésor ou le ministère des Transports ou le responsable qui qu'il soit ait attendu jusqu'à maintenant avant d'examiner de plus près les coûts d'administration et de gestion m'étonne énormément. C'est déplorable.

M. Mulder: Monsieur Mazankowski, permettez-moi de vous dire que les coupures effectuées l'an passé devraient se traduire par des économies d'environ 40 millions de dollars cette année.

M. Mazankowski: Cent millions de dollars sur trois ans.

[Texte]

Mr. Mulder: Right. If those cuts had not been made, the current estimate is that the costs would have been, for example, this year, in the range of about \$50 million, because of—

Mr. Mazankowski: Do you have figures to back that up? Can your department provide us with the rationale as to how you arrived at those figures and what we would have been looking at in terms of loss had the system not been cut?

Mr. Mulder: We could give you the estimated savings that were estimated on the route—

Mr. Mazankowski: I am not asking for it right now, but I—

Mr. Mulder: —based on the improved CTC inflation... as to what the costs would have been if they had not... In the meantime, if I may just be permitted to explain a little bit, part of the difficulties that VIA has had is that they have not been able, for example, to get the management systems and the contract arrangements with CN and CP in place properly.

Mr. Mazankowski: Has there been any progress on that?

Mr. Mulder: Yes; and the management of VIA has allocated more resources to ensure they have better management information; that is number 1. Number 2 is they have better management control over the day-to-day operations. Number 3 is they have better marketing; and number 4 is that they have more detailed contracts with the railways. And because of those various things they want to do in order to improve their information and management, this has led to an increase in their headquarters staff, and perhaps that has not generated the kind of savings that one might normally have expected. So in order to get the thing into shape, they have decided as a management decision not to make drastic changes—cuts—in those areas. For example in marketing, they feel it is rather important to make sure that the VIA rail service is properly marketed.

Mr. Mazankowski: You do not need a marketing system in western Canada, because you have no service.

Mr. Mulder: Well, in some areas the service has not fully been—

Mr. Mazankowski: I mean, you may as well wipe it out.

Mr. Mulder: The same way in the management information system—

Mr. Mazankowski: You were there; you should have realized that.

Mr. Mulder: Yes, they are not perhaps everything we would like them to be.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, could I ask Mr. Mulder if he can tell us—arising out of the minister's statement wherein he said there would be an allocation of \$1.1 billion in operating subsidies over the three-year period April 1, 1981 to March 31, 1984—on the basis of the information that he now has, what sort of operating subsidy are we going to be looking

[Traduction]

M. Mulder: Si les coupures n'avaient pas été faites, on prévoit actuellement que les coûts pour cette année, par exemple, s'élèveraient à environ 50 millions de dollars à cause de...

M. Mazankowski: Avez-vous des chiffres pour justifier cette déclaration? Votre ministère pourra-t-il nous expliquer comment vous êtes arrivés à ces chiffres? Pourra-t-il nous dire à combien s'élèveraient les pertes dans le cas du maintien des services?

M. Mulder: Nous pourrions vous dire les économies prévues...

M. Mazankowski: Je ne vous les demande pas tout de suite, mais...

M. Mulder: ...et fondées sur l'estimation de la C.C.T. ajustées à l'inflation. C'est-à-dire, l'importance des coûts si les services n'avaient pas été... Entre temps, si vous me permettez, une partie des difficultés que connaît VIA Rail est attribuable à son incapacité d'obtenir les systèmes de gestion et les modalités de contrats souhaitées avec le CN et le CP.

M. Mazankowski: Qu'en est-il justement?

M. Mulder: On a fait des progrès. La direction de VIA Rail a consacré des ressources supplémentaires à un système d'information de la gestion. En deuxième lieu, elle vise un contrôle plus efficace du fonctionnement quotidien par la direction. De plus, elle souhaite un système de marketing amélioré. Aussi, elle voudrait que les contrats conclus avec les chemins de fer soient plus détaillés. Avec tous ces objectifs en vue d'améliorer les systèmes d'information et de gestion, il a fallu augmenter les effectifs de l'administration centrale ce qui a peut-être empêché de faire les économies escomptées. Ainsi, la direction a décidé de ne pas faire de changements, de coupures draconiennes dans ces domaines. Elle croit en l'importance de faire un bon travail de marketing pour le service ferroviaire de VIA Rail.

M. Mazankowski: Vous n'en aurez pas besoin dans l'Ouest, car il n'y a pas de service.

M. Mulder: Dans certaines régions, le service n'a pas été entièrement...

M. Mazankowski: Vous feriez aussi bien de tout faire disparaître.

M. Mulder: La même chose s'applique au système d'information de la gestion...

M. Mazankowski: Vous y étiez vous-même. Vous auriez dû vous en rendre compte.

M. Mulder: C'est vrai, on n'a peut-être pas tout ce qu'on souhaiterait.

M. Mazankowski: Monsieur le président, à la suite de la déclaration du ministre où il a annoncé le versement de 1.1 milliard de dollars sous forme de subventions au fonctionnement sur la période commençant le 1^{er} avril 1981 et se terminant le 31 mars 1984, M. Mulder peut-il nous dire de

[Text]

at in that same three-year period? Is it still the intention of the department to stay within that level?

Mr. Mulder: Because of the increased costs in the system, that will likely exceed those estimates— but finally, we cannot say what the costs will be up until March 31, 1984, because the final budgets for next year have not yet been approved by ministers and by Treasury Board.

Mr. Mazankowski: So this is nothing but fluff, then.

Mr. Mulder: Pardon me?

Mr. Mazankowski: The minister's statement is meaningless.

Mr. Mulder: Those were based at that time on those cost forecasts and that route structure.

Mr. Mazankowski: Okay.

Mr. Mulder: Certainly the cost factors have changed. The cost is higher than the government had either estimated or allowed for.

Mr. Mazankowski: Okay. Can we talk about VIA's capital budget? It is going to be increased from \$90 million in 1981-1982 to \$182 million in 1983-84, for a three-year total of \$446 million.

• 1000

Mr. Mulder: The intention, certainly of my minister, is that that should continue, and also VIA Rail; but, again, for the operating year of 1983 for VIA Rail, Cabinet and Treasury Board have not yet approved the capital plan. We are hopeful that they will, for example, approve the estimated \$182 million for next year.

Mr. Mazankowski: So that is a meaningless statement in the minister's press release as well?

Mr. Mulder: I am sorry; if I left that impression, that is not so. I said that our intent is, and these submissions are going to Treasury Board now, that Cabinet approve the \$182 million for next year.

Mr. Mazankowski: I see.

Mr. Mulder: Whether or not they will is not for me to decide.

Mr. Mazankowski: I see, okay. The purchase of an additional 10 sets of trains: is that still there?

Mr. Mulder: That is going ahead, yes, very much so.

Mr. Mazankowski: Okay. How many cars have you scrapped? I am talking to you as if you were the head of VIA; I guess that is really unfair.

Mr. Mulder: I am not.

Mr. Mazankowski: Are you aware of what sort of salvaging exercise or scrapping exercise has taken place in VIA Rail? How many cars have been scrapped and what did you do with them? How much money did you get for them? Did you sell them to the railway buffs in America, or did you just add to the surplus of steel in Canada?

[Translation]

quel genre de subventions il s'agit? Est-il toujours de l'intention du ministère de respecter cette prévision?

M. Mulder: Vraisemblablement, la subvention dépassera ce qui a été prévu à cause de l'augmentation des dépenses. Enfin, nous ne pouvons prévoir les coûts jusqu'au 31 mars 1984, car le budget définitif pour l'an prochain n'a pas encore reçu l'approbation des ministres et du Conseil du Trésor.

M. Mazankowski: Donc, c'est de la frime.

M. Mulder: Pardon?

M. Mazankowski: La déclaration du ministre est sans valeur.

M. Mulder: Ses prévisions étaient basées sur les dépenses prévues et sur le réseau existant.

M. Mazankowski: D'accord.

M. Mulder: Les coûts déterminés alors ont certainement dû changer. Ils sont plus élevés que ceux prévus par le gouvernement.

M. Mazankowski: D'accord. Parlons maintenant du budget des dépenses de VIA Rail. Il passera de 90 millions de dollars en 1981-1982 à 182 millions de dollars pour 1983-1984. Sur trois ans, cela représentera un total de 446 millions de dollars.

M. Mulder: Le ministre et VIA Rail entendent que le budget augmente à ce rythme. Mais, je répète que le projet des dépenses pour l'année 1983 n'a pas encore reçu l'approbation du Conseil des ministres et du Conseil du Trésor. Nous espérons obtenir leur approbation au sujet des 182 millions de dollars prévus pour l'année prochaine.

M. Mazankowski: Cela veut-il dire que le communiqué de presse du ministre est également sans valeur?

M. Mulder: Je suis désolé de vous avoir donné cette impression. Ce n'est pas le cas. Nous entendons que le projet de dépense soumis au Conseil du Trésor et au Cabinet prévoyant un budget de 182 millions de dollars sera approuvé.

M. Mazankowski: D'accord.

M. Mulder: La décision ne relève pas de moi.

M. Mazankowski: D'accord. Est-il toujours dans votre intention d'acheter 10 trains supplémentaires?

M. Mulder: Oui. Nous y tenons toujours.

M. Mazankowski: D'accord. Combien de wagons ont été réformés? Je vous interroge comme si vous étiez président de VIA. C'est un peu injuste, je suppose.

M. Mulder: Je ne le suis pas.

M. Mazankowski: Savez-vous si l'on a mis beaucoup de wagons au rebut? Combien ont été réformés et qu'en avez-vous fait? À combien les avez-vous vendus? Ce sont les amateurs d'Amérique qui les ont achetés ou les avez-vous envoyés à la ferraille?

[Texte]

Mr. Mulder: Mr. Chairman, VIA has a retirement plan for excessive capacity. I do not know exactly the numbers. I think Mr. Franche should be in a better situation to answer the question, but I think it is in the vicinity of 300 cars.

Mr. Mazankowski: Three hundred cars?

Mr. Mulder: They are retired on a gradual basis and they are put up for bids. It seems the most popular purchasers are those who want to open restaurants in those cars.

Mr. Mazankowski: I see. So in other words, if there was a change in government and a party got in power that wanted to reinstate the service, I guess there are not enough cars left to put the service back in that was dismantled; is that right?

Mr. Mulder: I think, as far as I understand it, there are sufficient cars available to accommodate more traffic, particularly to increase the load factors, which is a real concern, as the hon. gentleman knows.

Mr. Mazankowski: Could you just elaborate; more traffic than what?

Mr. Mulder: If you wanted to put back new routes—

Mr. Mazankowski: If you wanted to reinstate the 20% that was dismantled, are you satisfied that there are sufficient pieces of railroad stock?

Mr. Mulder: I cannot answer that specifically, but certainly the problem is to increase load factors on existing routes; it is not necessarily to provide more cars.

Mr. Mazankowski: Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Do I still have more time?

The Chairman: I was going to give you two more minutes if you wanted it.

Mr. Mazankowski: I will go into another area, then.

Are you particularly bothered by the statements that have been made by the bus companies, Mr. Mulder, that VIA is concentrating too much on the heavy traffic corridors, which could impair the viability of bus service in parts of Canada? Are you concerned about it and how are you dealing with it?

Mr. Mulder: We are concerned about it to some extent, but first of all, the facts have never been provided by the bus companies on how much VIA Rail actually does impact on their traffic on the heavily travelled corridors. We have been trying over the last two years, with VIA Rail and the bus companies, to get a handle on that. We have not been able to get sufficient information to say, yes, that has actually happened. Certainly, some of the factors that are available tend to support the view, particularly of Voyageur, that on Ottawa-Montreal and Montreal-Toronto, for example, it does have an impact, but then perhaps some of it also could be due to the unique cost structure of Voyageur, say, in operating within Quebec, because of labour costs and so on. So we are with both

[Traduction]

M. Mulder: Monsieur le président, VIA Rail retire du service les wagons supplémentaires. J'ignore les chiffres exacts. M. Franche sera mieux en mesure de répondre à la question mais il s'agit d'environ 300 wagons, si je ne m'abuse.

M. Mazankowski: Trois cents?

M. Mulder: Ils sont retirés progressivement et sont vendus aux enchères. Le plus souvent, les acheteurs veulent en faire des restaurants.

M. Mazankowski: En d'autres termes, le gouvernement ou le parti au pouvoir voulant remettre certaines voies en service se verrait entravé par le manque de wagons, n'est-ce pas?

M. Mulder: Que je sache, il y a suffisamment de wagons pour faire face à une demande accrue surtout pour augmenter les coefficients de remplissage, source de préoccupation vive, comme le sait le député.

M. Mazankowski: Pourriez-vous m'expliquer ce que vous voulez dire par demande accrue?

M. Mulder: Si l'on voulait exploiter de nouvelles routes...

M. Mazankowski: Et si l'on voulait remettre en service les 20 p. 100 qui ont été supprimés, croyez-vous qu'il y aura suffisamment de matériel pour le faire?

M. Mulder: Je ne puis répondre de façon précise, mais le problème se situe au niveau des coefficients de remplissage sur des 2 routes existantes. Il ne se pose pas quand il s'agit d'augmenter le nombre de wagons en service.

M. Mazankowski: Merci.

Le président: Merci, monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Me reste-t-il encore du temps?

Le président: Je vous accorde encore deux minutes si vous les voulez.

M. Mazankowski: Je passe donc à un autre sujet.

Comment avez-vous réagi aux déclarations des autocaristes, selon lesquelles VIA Rail se concentre davantage sur les corridors à forte circulation, concentration qui pourrait entraver la rentabilité des services d'autocar dans certaines régions du Canada? Vous en êtes-vous préoccupé, monsieur Mulder, et comment avez-vous abordé la question?

M. Mulder: Nous nous en sommes préoccupés dans une certaine mesure. Permettez-moi d'abord de vous dire qu'aucune preuve n'a été fournie par les compagnies d'autocars pour démontrer l'incidence véritable de VIA Rail sur les corridors très fréquentés. Depuis deux ans, VIA Rail et les compagnies en question tentent de s'en charger. Jusque là, il nous a été impossible d'obtenir des données qui nous permettraient de justifier cette allégation. Bien entendu, certaines choses appuient la position de Voyageur, surtout que le service VIA Rail a une certaine incidence sur les corridors Ottawa-Montreal et Montréal-Toronto. Toutefois, elle pourrait également être attribuée à la situation unique de la compagnie Voyageur qui doit payer des coûts de main-d'oeuvre qui sont plus élevés

[Text]

Mr. Franche and the Canadian Motor Coach Association and so on trying to get a better handle on this.

In the meantime the government policy is that VIA ought to concentrate in those areas where VIA can operate the best. I suppose if that has an impact on the bus company, we should be cognizant of it, but we are not in charge of the bus industry.

Mr. Mazankowski: I see.

The Chairman: This is your final question, Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: In connection with VIA's providing service where the greatest demand exists, are you at present looking at any new rail links between city pairs such as Calgary and Edmonton? If so, what is the general disposition of the Department of Transport towards advancing those kinds of services?

• 1005

Mr. Mulder: Mr. Chairman, we are not looking at new links, we are looking at existing routes where services could be improved through changes in frequencies, changes in equipment and level of service, through changes in the infrastructure, new terminals and so on. We are doing it jointly with VIA Rail and some others. For example, as you know, through CTC some improvements have been asked for in the Calgary—Edmonton run which are being considered and, hopefully, will be gone ahead with. We are looking at the whole corridor; VIA Rail is in the midst of doing a more detailed analysis. A range of options is available to look at the Quebec—Windsor corridor as to how services may be improved and at what cost, through various scenarios and so on.

So those things are being done. At the same time, we are also looking, particularly VIA, at, for example, if they are going to buy new equipment, what equipment should it be besides new LRCs; at whether or not they should get into bi-level cars, or new RDCs, and various other equipment like that. So a number of these things are being considered, some of which may be reflected in preparing the capital plans to be approved by Cabinet for both next year and the year after that.

The Chairman: Thank you, Mr. Mazankowski.

Mr. Benjamin is next, followed by Mr. Nowlan, Mr. McDermid, Mr. McKnight, Mr. Hnatyshyn and Mr. Gass.

Mr. Benjamin, please.

Mr. Benjamin: Thank you, Mr. Chairman. I will echo Mr. Mazankowski's remarks and wish Mr. Mulder well in his new position. I hope that it means that, for a change and for the first time in decades, the Minister of Transport is going to give some equity of attention to surface transport, particularly rail, as he has to air and highways. I wish him luck. So far I am not optimistic.

[Translation]

dans la province de Québec. Ainsi, M. Franche et la Canadian Motor Coach Association tentent de préciser la question ensemble.

Entre-temps, la politique du gouvernement veut que VIA Rail desserve les régions qui sont les plus rentables. Si son activité a une incidence sur les autocaristes, nous devrions en être conscients, mais ces sociétés ne relèvent pas de nous.

M. Mazankowski: D'accord.

Le président: Ce sera votre dernière question, monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Puisque vous avez parlé de desservir les régions où la demande est la plus forte, envisagez-vous de nouvelles liaisons ferroviaires entre des villes comme Calgary et Edmonton? Si oui, le ministère des Transports est-il généralement disposé à fournir ce genre de service?

M. Mulder: Monsieur le président, nous n'envisageons pas de nouvelles liaisons, mais, plus tôt, l'amélioration de routes existantes en améliorant la régularité des services, en changeant le matériel, l'infrastructure, en construisant de nouvelles gares et ainsi de suite. Dans ce but, nous agissons conjointement avec d'autres organismes. Par exemple, par l'entremise de la CCT, on a demandé que le service entre Calgary et Edmonton soit amélioré. Nous étudions cette possibilité et, si tout va bien, ces améliorations auront lieu. Nous effectuons une analyse détaillée du corridor en entier. Nous étudions toutes les options possibles afin d'améliorer les services entre Québec et Windsor en tenant compte des frais qui seraient entraînés, des solutions de rechange et ainsi de suite.

Voilà où nous en sommes. En même temps, VIA Rail détermine quels matériels elle devrait acheter en plus des nouveaux trains LRC. Elle se décide également sur l'achat de wagons à deux niveaux, d'autorails, et d'autres équipements de ce genre. Donc, beaucoup de choses sont à l'étude dont on tiendra compte lors de l'élaboration du plan de dépenses qui devra être soumis au conseil des ministres pour les deux ans à venir.

Le président: Merci, monsieur Mazankowski.

M. Benjamin a la parole maintenant. Il est suivi de M. Nowlan, de M. McDermid, de M. McKnight, de M. Hnatyshyn et de M. Gass.

Monsieur Benjamin, s'il vous plaît.

M. Benjamin: Merci, monsieur le président. Je vais répéter les remarques de M. Mazankowski et vous souhaiter de réussir dans vos nouvelles fonctions. J'espère que votre nomination signale un changement et que pour la première fois depuis des décennies, le ministre des transports accordera aux transports de surface, surtout au transport ferroviaire, une attention égale à celle qu'il a accordée aux transports aérien et routier. Je lui souhaite bonne chance. Jusque là, je n'ai aucune raison d'être optimiste.

[Texte]

But to follow up on some of the points made by Mr. Mazankowski, can you give us the amounts of each of the thirteenth bills for 1980 and for 1981, as well as what is estimated for 1982. Or have you the thirteenth bill for 1982?

Mr. Mulder: Mr. Chairman and Mr. Benjamin, we do not have the thirteenth bill for 1982. That does not come until April or May 1983. So we have an estimate. Perhaps Mr. Tittley has the specific figures for the thirteenth bill. You asked him for 1980 and 1981?

Mr. Benjamin: Well, if there is one for 1979, I will take that too.

The Chairman: Mr. Tittley.

Mr. Tittley: Mr. Chairman, the thirteenth bill for 1980 was for \$16 million; for 1981, provision was made for \$15 million; and for 1982, there is a provision of \$19.8 million. The thirteenth invoice for 1982 is going to come in at the beginning of May 1983.

The Chairman: Excuse me, if I may just put in a question here—did the surface administration ever consider sending those bills back to the railroads?

Mr. Benjamin: That is their gravy.

Mr. Mulder: Mr. Chairman, I am not so sure I can answer that, since I have only been in my position since August. What I am told is that legally the department and VIA Rail have no choice but to pay, as long as the CTC approves the final financial audits. As the chairman and other members here may know, the CTC has now been auditing in more detail all the financial accounts, and as long they are consistent with the R-6313, then the government is obligated to pay.

Mr. Benjamin: Was there a thirteenth bill for 1979?

Mr. Tittley: Yes.

Mr. Benjamin: How much was that?

Mr. Tittley: \$10 million.

Mr. Benjamin: That 1981 bill of \$15 million I presume is not finalized yet, then, is it?

Mr. Tittley: A thirteenth bill came in for 1981 at \$9.8 million. A provision had been made for \$15 million.

Mr. Benjamin: Yes. All I wanted was the actual bill.

Mr. Tittley: In 1981, \$9.8 million, and a provision of \$15 million had been made.

Mr. Mulder: Mr. Chairman, if I may just interject on this—I would not want to take away any time from Mr. Benjamin, but what bothers us is not that there is a thirteenth bill, because in a number of businesses you do have monthly payments and you have a wrap-up account at the end of the

[Traduction]

Pour faire suite aux commentaires de M. Mazankowski, je voudrais savoir le montant de chacune des treizièmes facturations pour 1980 et 1981 aussi bien que celles prévues pour l'année en cours. Avez-vous les chiffres pour 1982?

M. Mulder: Monsieur le président, monsieur Benjamin, nous n'avons pas la treizième facturation pour 1982. Elle n'arrivera pas avant avril ou mai 1983. Nous avons le montant approximatif. M. Tittley pourra vous dire le montant exact des treizièmes facturations pour 1980 et 1981. C'était bien les années en question?

M. Benjamin: Si vous en avez pour 1979, tant mieux.

Le président: Monsieur Tittley.

M. Tittley: Monsieur le président, la treizième facturation pour 1980 s'élevait à 16 millions de dollars; pour 1981, il s'agissait de 15 millions de dollars et pour 1982, l'estimation donnait 19.8 millions de dollars. La treizième facturation pour 1982 arrivera au début du mois de mai 1983.

Le président: Excusez-moi. Si vous me permettez, l'Administration des transports de surface a-t-elle envisagé de renvoyer ces facturations aux chemins de fer?

M. Benjamin: C'est leur bonus.

M. Mulder: Monsieur le président, je ne suis pas sûr de pouvoir répondre à cette question car je n'exerce mes fonctions que depuis le mois d'août. On m'a dit que d'un point de vue juridique, le ministère et VIA Rail n'ont pas le choix, qu'il faut payer aussi longtemps que la CCT approuve les vérifications financières définitives. Comme le savent le président et les membres du comité, la Commission effectue une vérification plus détaillée de tous les comptes et tant et aussi longtemps qu'ils sont conformes au R-6313, le gouvernement doit remplir ses obligations.

M. Benjamin: Avez-vous reçu une treizième facturation pour 1979?

M. Tittley: Oui.

M. Benjamin: De combien?

M. Tittley: Dix millions de dollars.

M. Benjamin: Donc, je crois savoir que la facturation de 15 millions de dollars pour 1981 n'est pas définitive.

M. Tittley: Une treizième facturation de 9.8 millions de dollars s'appliquait à l'année 1981. On a prévu 15 millions de dollars.

M. Benjamin: D'accord. Je voulais savoir le montant réel de la facturation.

M. Tittley: Pour 1981, 9.8 millions de dollars et un crédit de 15 millions de dollars.

M. Mulder: Monsieur le président, si vous me permettez, et nous ne voulons pas enlever trop de temps à M. Benjamin, ce n'est pas l'existence de la treizième facturation qui nous préoccupe. Beaucoup d'entreprises doivent honorer des mensualités et doivent faire des comptes d'ensemble à la fin de

[Text]

year. Either somebody owes you money, or you owe them money.

• 1010

What does bother us is the size of the thirteenth bill; and that ties in with the management information system, the accounting practices on the part of CN and CP and VIA Rail, the speed at which we get them, and so on. So that is what we are focusing on. We are not per se—I want to stress this—concerned about the possibility of the thirteenth bill; but it is more the magnitude of it and, perhaps, the lateness of it.

The other thing is that the auditing is behind schedule. CTC is currently only auditing for 1980.

Now, what we have been doing is allocating person-years to the CTC to improve the auditing, to speed up the auditing. The indications we have from the CTC staff are that perhaps by this time next year, they might be only one year behind in their audits as opposed to being currently about three years behind in their audits, so that we get the actual expenditures for a calendar year in tune with the actual cashflow.

Mr. Benjamin: Not right at the moment if you do not have it quickly, but by the time the meeting is over, I hope, can you give me VIA's revenues for 1982-1983 compared with 1981-1982, and VIA's costs in 1982-1983—estimated, of course—compared with 1981-1982? Also, if you can get them quickly or whenever, what were the revenues on those 21 routes abandoned? Also, what were the costs on those 21 routes abandoned?

Mr. Mulder: Mr. Benjamin, I do not believe we have all this information available right now. Perhaps we could provide it to you in the next few days.

Mr. Benjamin: All right.

Mr. Mulder: Thank you, sir.

Mr. Benjamin: Since a large portion of railway costs are fixed, Mr. Mulder, would you say reducing the number of trains increases or decreases the subsidy per passenger?

Mr. Mulder: Mr. Benjamin, I cannot give you a specific answer as to how much it would increase or decrease. In some cases it might lead to a decrease.

If you cut them in some areas, whereby you can abandon not only the service but also associated other overheads, like stations, equipment and so on, then presumably it leads to a net reduction. In other cases it may not achieve as much, because you still may have the stations; you still may have the operating requirements to run services at other times and so on.

[Translation]

l'année. Ou quelqu'un vous doit de l'argent, ou c'est vous qui en devez.

Ce qui nous préoccupe, c'est l'importance de la treizième facturation; et le problème se rattache au système d'information, aux pratiques de comptabilité utilisées par CN, CP et VIA Rail, et à la rapidité à laquelle on nous donne les renseignements, etc. C'est cela qui nous inquiète. Ce n'est pas, et je tiens à le souligner, la possibilité qu'il y ait une treizième facturation qui nous préoccupe; c'est plutôt l'importance de celle-ci, et peut-être le retard qu'elle accusera.

L'autre problème, c'est le fait que les vérifications accusent un certain retard. La CCT n'en est encore qu'à la vérification de l'année 1980.

On a alloué davantage d'années-personnes à la CCT afin de lui permettre d'améliorer et d'accélérer le processus de vérification. D'après ce que le personnel de la CCT nous a dit, à pareille époque l'an prochain, ils n'auront peut-être plus qu'un retard d'un an, ce qui serait une nette amélioration par rapport à la situation actuelle, où le retard est de trois ans. Cela nous permettrait de faire cadrer les dépenses pour une année donnée avec les mouvements de trésorerie.

M. Benjamin: Vous ne serez peut-être pas en mesure de nous fournir ces renseignements tout de suite, mais j'aimerais que vous me disiez, avant la fin de la réunion, quels ont été les coûts et les recettes de VIA pour l'année 1982-1983 par rapport aux chiffres enregistrés pour l'année 1981-1982. J'aimerais également que vous me disiez tout de suite ou plus tard quelles étaient les recettes en provenance des 21 liaisons que vous avez supprimées? Enfin, j'aimerais savoir ce que coûtaient ces 21 liaisons?

M. Mulder: Monsieur Benjamin, je ne pense pas que nous ayons ces renseignements sous la main. Nous pourrions peut-être vous les fournir dans les quelques prochains jours.

M. Benjamin: Très bien.

M. Mulder: Merci, monsieur.

M. Benjamin: Monsieur Mulder, une grande partie des coûts étant fixes, serait-il vrai de dire que la réduction du nombre de trains augmente ou fait baisser la subvention par passager?

M. Mulder: Monsieur Benjamin, je ne saurais vous dire de combien cela augmenterait ou diminuerait la subvention. Dans certains cas, cela aboutit peut-être à une baisse.

Si vous éliminez un service dans une région donnée où, ce faisant, vous éliminez également des frais généraux, le coût de l'entretien des gares et du matériel, etc., . . . alors cela amènerait sans doute une nette réduction. Mais dans d'autres cas, le résultat ne serait pas le même, parce que vous seriez obligés de garder les gares, car vous aurez à assurer d'autres services à d'autres moments de la journée.

[Texte]

So I cannot give you a specific answer; but again, we may be able to get you more specific data on that.

Mr. Benjamin: Are you going to give VIA the power to have fixed-price contracts with the railways, based on short-run variable costs?

Mr. Mulder: Mr. Franche is currently, with CN and CP, negotiating the agreements on a fixed-price contract, not on short-run variable costs but on long-run variable costs, consistent with the CTC in 1963 and 1969, R-6313. He is hopeful, for the next year's contract and for the year after that, increasingly, a larger share of the actual contract with CN and CP will be based on fixed prices. So, again, they would have a better estimate of what the costs will be, and it would minimize the possibility of a thirteenth bill, particularly a large thirteenth bill.

Mr. Benjamin: Yes, that has been the problem.

Mr. Mulder: Yes.

Mr. Benjamin: The way you have been doing it before was not on a fixed-price contract. It was on long-run variable costs, and that has been the problem.

Mr. Mulder: Certainly the problem has been there has not been a fixed-price contract, yes.

Mr. Benjamin: Yes.

Mr. Mulder: Right. As I said, Mr. Franche and we are hopeful we will get the agreement with the railways to have an increasingly larger share of the operating expenses based on fixed-price contracts. Indeed, he is also working with CN, for example. They are having the same arrangements for a lot of the maintenance expenditures, so there will be fewer surprises there.

Mr. Benjamin: The minister has said repeatedly—and he said it most particularly last fall, when the abandonments were announced—VIA's budget would provide for rail diesel-car modernization, more efficient rolling stock for transcontinental services, additions to the locomotive fleet and improvements for travel by handicapped persons. I know the one for handicapped persons is well in progress. We know diesel cars have been and are being modernized. What has happened to the order for locomotives? Have any been ordered? How many? When do they get delivery? More importantly, since you need a year and a half to three years' lead time, and one of VIA's biggest problems is their transcontinental rolling stock, has any of that been ordered yet? We have been told for the past three years that new rolling stock for the transcontinental trains would be ordered. Has any been ordered yet? If so, how much? Is there any money in the estimates in the capital budget provisions for transcontinental equipment?

[Traduction]

C'est pourquoi je ne puis pas vous donner de réponse précise. Mais, là encore, je pourrais sans doute obtenir des données plus précises et vous les fournir plus tard.

M. Benjamin: Allez-vous donner à VIA la possibilité de conclure des contrats à prix fixe avec les chemins de fer en se fondant sur des coûts variables pour des trajets courts?

M. Mulder: A l'heure actuelle, M. Franche est en train de négocier des accords avec le CN et le CP dans le cadre de contrats à prix fixe. Mais il ne s'est pas fondé sur des coûts variables pour les trajets courts, mais les trajets plus longs, conformément au R-6313 qui était en vigueur à la CCT en 1963 et en 1969. Il espère qu'à partir de l'an prochain, les contrats signés avec le CN et le CP comporteront de plus en plus de prix fixes. Cela permettrait d'établir de meilleurs prévisions pour ce qui est des coûts, et réduirait en même temps la possibilité de se retrouver avec une treizième facturation, surtout une grosse facturation.

M. Benjamin: Oui, cela a toujours été un problème.

M. Mulder: Oui.

M. Benjamin: Vous n'avez pas utilisé des contrats à prix fixe par le passé. Les contrats étaient toujours établis en tenant compte de coûts variables pour les trajets de longue durée, et c'est cela qui a posé le problème.

M. Mulder: Oui, le problème, c'est qu'il n'y a pas eu de contrat à prix fixe.

M. Benjamin: Oui.

M. Mulder: C'est exact. Comme je l'ai déjà dit, M. Franche et moi-même espérons pouvoir nous entendre avec les compagnies de chemin de fer de façon à ce qu'une part plus importante des frais d'exploitation puissent être couverts par des contrats à prix fixe. Je sais qu'il est déjà en pourparlers avec le CN. On a conclu des accords de ce genre pour une grosse partie des frais d'entretien; il y aura par conséquent moins de surprises de ce côté-là.

M. Benjamin: Le ministre a dit à plusieurs reprises (surtout dans le courant de l'automne dernier, lors de la suppression d'un certain nombre de liaisons) que le budget de VIA permettrait une modernisation des wagons diésels, une amélioration du matériel ferroviaire pour les services transcontinentaux, l'augmentation du nombre de trains et l'amélioration des services offerts aux handicapés. Je sais que les projets relatifs aux personnes qui sont handicapées sont en bonne voie. Je sais également qu'un certain nombre de wagons diésels ont déjà été modernisés. Mais que s'est-il passé pour ce qui est de la commande de locomotives? En a-t-on commandé? Si oui, combien, et quand les recevra-t-on? Question encore plus importante: puisqu'il vous faut prévoir une attente d'un à trois ans, et étant donné que c'est du côté du matériel ferroviaire pour les trajets transcontinentaux que VIA connaît ses problèmes les plus graves, avez-vous déjà commandé ce dont vous aurez besoin? On nous dit depuis trois ans que l'on allait commander du nouveau matériel pour les trains transcontinentaux. L'a-t-on fait? Dans l'affirmative, combien de locomotives a-t-on commandées? Des sommes ont-elles été réservées pour

[Text]

• 1015

Mr. Mulder: For 1982, sir, for transcontinental equipment, no. The provision is for an allowance for a capital item for transcontinental rolling stock in 1983, but that has yet to be approved by Treasury Board and it will consist more of detailed design specifications and the type of equipment that would be needed. On the assumption that it turns out to be that the decision is that the right kind of equipment is available and can be ordered quickly, presumably the order would follow right after that.

On the locomotives, the answer to that, sir, is yes. The additional locomotives are being ordered as part of the 10 LRC train sets, but also provision is being allowed now for next year's capital budget to acquire additional locomotive power.

Mr. Benjamin: Yes, well, locomotive power, again, for its transcontinental services, was needed. The LRCs are all in the corridor, they are not anywhere else in the country, and that is where they need the locomotives. Those were to have been ordered two years ago.

The Chairman: Mr. Tittley.

Mr. Tittley: Mr. Chairman, there is a provision in the 1983 budget yet to be approved for transcontinental locomotives. There will also be excess capacity, or rather VIA will have LRC locomotives available for a period of up to a year, because of the delivery of the new LRC locomotives coming in about a year ahead of time of the delivery of the cars.

Mr. Benjamin: So they are going to use some of those locomotives on other routes, with other . . . ?

Mr. Tittley: On other routes, that is right.

Mr. Benjamin: Frankly, Mr. Chairman, this is, as far as I am concerned, a deliberate stall, because of restraint, et cetera, and because of what I consider to be a lack of desire or will by the government to have a functioning, efficient, break-even rail passenger operation. We have been told for the past three years about the design of transcontinental equipment being in process. How long are they going to be designing? I think it is a deliberate stall.

May I move on? Can you give us a breakdown of what the additional \$134 million supplementary estimate is for?

Mr. Mulder: Mr. Chairman, first of all, if I may, there is a debate going on within VIA about what kind of transcontinental equipment should be ordered, particularly since whatever is going to be ordered will likely have to be new designs and newly manufactured products. So the technical reason, aside from the fact as to whether or not it is a stall, is that technically a lot of work has to be done before you place a large order.

[Translation]

l'achat de matériel transcontinental dans les prévisions budgétaires?

M. Mulder: Pour ce qui est de l'année 1982, rien n'a été prévu pour le matériel transcontinental. Ce qui est prévu, c'est une contribution pour l'achat en 1983 de matériel ferroviaire, mais cela n'a pas encore été approuvé par le Conseil du Trésor. Les devis devront être mis au point et il faudrait voir de quel genre de matériel on a besoin. Si le Conseil du Trésor décide que le genre de matériel que nous demandons existe sur le marché et peut être commandé assez rapidement, alors je suppose que la commande serait tout de suite passée.

Pour ce qui est des locomotives, la réponse à votre question, c'est oui. Les locomotives supplémentaires ont été commandées dans le lot des dix trains LRC, mais il est prévu que le budget d'exploitation de l'an prochain comprendra l'achat de locomotives supplémentaires.

M. Benjamin: Là encore, les besoins sont du côté des services transcontinentaux. Les trains LRC parcourent tous le corridor. Ils ne vont nulle part ailleurs au pays, et c'est là qu'on en a besoin. Ces locomotives auraient dû être commandées il y a deux ans.

Le président: Monsieur Tittley.

M. Tittley: Monsieur le président, il y a une disposition dans le budget 1983 relative aux locomotives transcontinentales, mais celle-ci n'a pas encore été approuvée. Il y aurait, d'autre part, une capacité excédentaire, ou plutôt, VIA disposera de locomotives LRC jusqu'à un an avant la livraison des wagons.

M. Benjamin: On va donc utiliser un certain nombre de ces locomotives pour assurer d'autres trajets, avec d'autres . . . ?

M. Tittley: C'est exact.

M. Benjamin: Je pense bien franchement, monsieur le président, qu'il s'agit là d'une tentative délibérée de retardement à cause des restrictions budgétaires, etc., et à cause de ce que je considère comme un manque de conviction ou de désir du gouvernement d'avoir en place un service ferroviaire pour passagers qui fonctionne bien et qui soit efficace et rentable. On nous raconte depuis trois ans que l'on est en train de mettre au point les plans pour le matériel transcontinental. Pendant combien de temps va-t-on travailler à ces plans? Je pense que l'on est en train d'essayer de gagner du temps.

Puis-je poursuivre? Pourriez-vous nous donner une ventilation des dépenses qui seront faites grâce à ce supplément de 134 millions de dollars?

M. Mulder: J'aimerais dire tout d'abord, monsieur le président, si vous me le permettez, que l'on est en train de discuter à VIA Rail du genre de matériel transcontinental que l'on devrait commander, notamment parce qu'il faudra sans doute que ce matériel soit de conception et de construction plutôt récentes. À part la question de vouloir ou non gagner du temps, il y a énormément de travail technique à faire avant de passer une commande aussi importante.

[Texte]

On the breakdown, I gave Mr. Mazankowski a general categorization as to what the \$134 million was, and perhaps Mr. Tittley can give you the breakdown along those four categories I indicated.

The Chairman: Mr. Tittley.

Mr. Tittley: Mr. Chairman, the \$133.5 million, first of all, relates to three calendar year operations of VIA Rail. There is an amount of \$8 million in there that has to do with picking up an \$8 million shortfall for 1981. You have—

Mr. Benjamin: \$8 million for 1981?

Mr. Tittley: Yes. You have an amount of \$86.9 million relating to calendar year 1982—that is, VIA's operating year—and the bulk of that, or more than half of that amount—\$48.7 million—stems from the escalation of the 1981 cost into 1982. The other components are \$19.8 million for the annual invoice provision that I alluded to earlier, and the cost escalation—or, that is, then, the 1981 annual invoice escalated forward. Then there was an amount to cover interest that VIA had to absorb.

Mr. Benjamin: All right. We have \$8 million; \$86.9 million; \$19.8 million. What is the other amount?

Mr. Tittley: What I was giving you there was the breakdown of the \$86.9 million.

Mr. Benjamin: Oh, all right.

• 1020

Mr. Tittley: It is \$48.7 million plus \$19.8 million, plus \$17.2 million, plus \$1.2 million. That covers the shortfall for 1982.

There is an amount for the first quarter of 1983 of \$33.6 million.

Mr. Mulder: Perhaps, Mr. Chairman, besides Mr. Tittley answering the question, we could write it out—

The Chairman: Yes, would you please.

Mr. Mulder: —with exact amounts and exact wording as to what is due to what.

The Chairman: Okay. That would be helpful.

A Witness: We will send that to the committee in a few days.

Mr. Tittley: And then a supplementary amount of \$5 million for the settlement invoices of 1978 and 1979.

Mr. Mulder: That is based on the final CTC audit for those years.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, if I may move on to a couple of other items . . .

[Traduction]

Pour ce qui est de la ventilation que vous aimeriez avoir, j'ai déjà expliqué un certain nombre de catégories de dépenses à M. Mazankowski, pour ce qui est de ces 130 millions de dollars. M. Tittley pourrait peut-être vous donner une ventilation plus poussée, à partir de ces quatre catégories.

Le président: Monsieur Tittley.

M. Tittley: Tout d'abord, monsieur le président, ces 133.5 millions de dollars se rapportent à trois exercices financiers de VIA Rail. Il y a un montant de 8 millions de dollars qui se rapporte à un rattrapage et il y a 8 millions de dollars qui manquent pour 1981. Il y a . . .

M. Benjamin: Huit millions de dollars pour 1981?

M. Tittley: Oui. Il y a un montant de 86.9 millions de dollars qui correspond à l'année civile 1982, ce qui est l'exercice financier de VIA Rail, et le gros de cela, c'est-à-dire plus de la moitié, soit 48.7 millions de dollars, est imputable à l'augmentation des coûts en 1982 par rapport à 1981. Les autres éléments sont les 19.8 millions de dollars pour la facture annuelle dont j'ai parlé tout à l'heure, et il y a également l'augmentation des coûts . . . Il s'agit plutôt de la facture annuelle de 1981 qui a été reportée. Et il y a également un montant qui a pour objet de couvrir les intérêts que VIA Rail a dû absorber.

M. Benjamin: Très bien. Il y a donc 8 millions, 86.9 millions et 19.8 millions de dollars. Et le reste?

M. Tittley: Ce que je viens de vous donner, c'est la ventilation des 86.9 millions de dollars.

M. Benjamin: Ah! Bon!

M. Tittley: Il y a donc 48,7 millions de dollars, plus 19,8 millions, plus 17,2 millions plus 1,2 million. Cela correspond à ce qui manquait pour l'année 1982.

Il y a un montant pour le premier trimestre de 1983: il s'agit de 33,6 millions de dollars.

M. Mulder: Monsieur le président, peut-être qu'en plus des réponses de M. Tittley, on pourrait mettre tout par écrit . . .

Le président: Oui, s'il vous plaît.

M. Mulder: . . . en indiquant les montants exacts et les titres exacts, afin que tout le monde puisse comprendre ce qui correspond à quoi.

Le président: Très bien. Cela serait très utile.

Un témoin: Nous enverrons le tout au comité d'ici quelques jours.

M. Tittley: Et il y a un montant supplémentaire de 5 millions de dollars pour le règlement des factures de 1978 et de 1979.

M. Mulder: Tout cela est fondé sur la vérification finale que la CCT a faite pour ces années-là.

M. Benjamin: Monsieur le président, si vous me permettez, j'aimerais passer à quelques autres questions . . .

[Text]

The UTAP program expires in March of 1984, a little over a year from now. Is that program going to be extended, and will funding be increased, allowing for inflation?

Mr. Mulder: The decision has not been made in Cabinet yet. We are in the process of now going to Cabinet with our proposals. A decision has been made. We hope that a decision will be made some time in the next few months.

Mr. Benjamin: You cannot tell us what your proposals are, I do not suppose?

Mr. Mulder: I suppose you ought to ask Mr. Pepin.

Mr. Benjamin: All right.

Now, under supplementary estimates, you provide \$83 million for an additional 1,280 hopper cars. I presume they are in the process of being built and delivered; and of course, the projections were that an additional 4,000 cars will be needed by 1986. Since both railroads have said even if they get four to five times the Crow rate, they will not—repeat, not—buy hopper cars, who is going to buy them and when?

Mr. Mulder: First of all, the 1,280 hopper cars for which provision is made in the supplementary estimates—most of them have been delivered now. I think only a few remain and I think all of them will be delivered by the end of November or certainly early December.

Secondly, yes, there have been estimates that a total of, as I recall, in the range of 3,700 hopper cars will be required in the next few crop years. Based on the February policy proposal, the government says it is prepared to consider acquiring those hopper cars. Dr. Gilson recommended in his report that the government ought to acquire them. We are currently before Cabinet with a whole grain transportation policy initiative, and one of the elements in that is to see whether or not Cabinet is prepared to authorize funding for those hopper cars over the next three fiscal years.

Mr. Benjamin: Is that going to be part of the phantom western funds?

Mr. Mulder: It will be part of the western funds.

Mr. Benjamin: The estimates increase in payments to the railways by \$145 million, which will give them 90% claimed losses instead of the usual 85%: if the government is going to increase those subsidies—that is, for the branch lines—is any consideration being given to taking increased equity ownership in CN and taking equity ownership in CP for those amounts of money, instead of just a straight gift?

Mr. Mulder: Mr. Chairman, no consideration is being given along the lines the member is suggesting for making that kind of switch between equity and offsetting that would decrease branch-line subsidies payments. CN has a proposal before our

[Translation]

Le programme d'aide aux transports urbains expire en mars 1984, c'est-à-dire dans un peu plus d'un an. Ce programme sera-t-il prolongé, et les sommes qui y seront consacrées seront-elles augmentées proportionnellement au taux d'inflation?

M. Mulder: Le Cabinet n'a pas encore pris de décision. Nous devons sous peu présenter nos propositions au Cabinet. Nous espérons qu'une décision sera prise d'ici quelques mois.

M. Benjamin: Je suppose que vous n'êtes pas en mesure de nous expliquer quelles propositions vous avez faites?

M. Mulder: Je pense que vous feriez mieux de vous renseigner auprès de M. Pepin.

M. Benjamin: Très bien.

Dans le budget supplémentaire, il est prévu que 83 millions de dollars soient consacrés à l'achat de 1,280 wagons-trémies supplémentaires. Je suppose que ces wagons seront bientôt construits ou livrés. Or, d'après les prévisions, nous aurons besoin de 4,000 wagons supplémentaires d'ici 1986. Les deux compagnies de chemins de fer ayant dit que même si elles obtenaient quatre ou cinq fois le tarif du pas du Nid-de-Corbeau, elles n'achèteraient pas, je répète, n'achèteraient pas, de wagons-trémies, alors qui les achètera et quand?

M. Mulder: Tout d'abord, pour ce qui est des 1,280 wagons-trémies dont il est question dans le budget supplémentaire, la plupart d'entre-eux ont déjà été livrés. On en attend plus que quelques-uns, et je pense que ceux-ci seront livrés d'ici la fin du mois de novembre ou, au plus tard, au début de décembre.

Deuxièmement, si je me souviens bien, il est prévu que l'on n'ait besoin de 3,700 wagons-trémies de plus d'ici quelques années. Si je me fie à l'énoncé de principe du mois de février, le gouvernement serait prêt à étudier la possibilité d'acheter ces wagons. M. Gilson recommande d'ailleurs au gouvernement, dans son rapport, de les acheter. On a présenté au Cabinet tout un projet relatif au transport des céréales, et on y demande entre autres si le Cabinet est prêt ou non à autoriser le financement de l'achat de ces wagons-trémies au cours des trois prochaines années financières.

M. Benjamin: Cet argent fera-t-il partie des fonds fantômes de l'Ouest?

M. Mulder: Cela fera partie des fonds de l'Ouest.

M. Benjamin: Le budget augmenterait de 145 millions de dollars les crédits mis à la disposition des chemins de fer, ce qui donnerait à ceux-ci des pertes de 90 p. 100 et non plus de 85, ce qui est la norme: Si le gouvernement augmente ces subventions—c'est-à-dire, pour les lignes secondaires—prévoit-il augmenter sa participation au CN et devenir actionnaire du CP, pour une somme d'argent équivalente, au lieu de faire don de cet argent?

M. Mulder: Monsieur le président, on ne prévoit pas du tout faire ce que propose le député, c'est-à-dire changer les formules de participation, car cela pourrait aboutir à la diminution des subventions versées au titre des lignes secondaires. La

[Texte]

minister about increased equity from the Government of Canada in CN, and that is being considered actively. As far as I know, nobody is considering the government acquiring equity in CP, for any reason.

Mr. Benjamin: The Auditor General questioned whether the government was paying the CN twice for certain losses: once through recapitalization and again through subsidies. What has been the decision on that? Is anything being done to correct it, or what?

Mr. Mulder: It is in the process of being corrected. We asked a few months ago, once a final decision has been made, how CN are going to repay those funds—or perhaps do it through increased equity by government—a number of options along that line. A final decision is being hammered out between the department and Treasury Board and the Department of Finance, and within the next month we hope to have a final decision on that one: what happens to the \$53 million double payment.

• 1025

The Chairman: Thank you, Mr. Benjamin.

Before I go to Mr. Nowlan, since we have a quorum, could we take a minute to deal with the report of the Subcommittee on Agenda and Procedure?

Before I ask for a motion on that, I would like to inform the committee that while the questioning was going on here we were arranged for Mr. Franche to appear before the committee on November 23 at 9.30 a.m. and 8.00 p.m., if necessary.

Mr. Nowlan: In what room?

The Chairman: In our room, Mr. Nowlan, at 9.30 a.m. and 8.00 p.m.

Could I have a mover for the report, and then perhaps someone could move an amendment to include November 23.

Mr. Bockstael: I so move.

Mr. Nowlan: I so move, as amended.

The Chairman: Mr. Bockstael moves the adoption of the report. Mr. Nowlan moves an amendment that we hear from Mr. Franche on November 23 at 9.30 a.m. and 8.00 p.m.

Mr. McDermid.

Mr. McDermid: Is that 9.30 a.m. and 11.00 a.m.?

The Chairman: Yes; the whole morning, and again at 8.00 p.m., if necessary.

Mr. McDermid: Okay.

Mr. McKnight: On a point of order, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. McKnight.

[Traduction]

société CN a présenté au ministre un projet visant l'augmentation de la participation du gouvernement canadien au CN, et je pense qu'il l'étudie. Que je sache, il n'est pas du tout question, pour quelque raison que ce soit, que le gouvernement achète des parts de la société CP.

M. Benjamin: Le Vérificateur général se demandait si le gouvernement ne versait pas deux fois de l'argent au CN pour éponger certaines pertes: une fois par le biais de la recapitalisation, et une deuxième fois par le biais des subventions. Quelle décision a été prise là-dessus? A-t-on fait quelque chose pour redresser la situation?

M. Mulder: On est en train de corriger la situation. Il y a plusieurs mois on a demandé comment le CN allait rembourser cet argent: Il avait été question que cela se fasse en offrant davantage de parts au gouvernement. Plusieurs options ont été proposées. Le ministère, le Conseil du Trésor et le ministère des Finances sont en train d'en discuter et nous espérons qu'ils décideront d'ici un mois de ce qu'il faudra faire relativement à ce double paiement de 53 millions de dollars.

Le président: Merci, monsieur Benjamin.

Puisque nous avons le quorum, j'aimerais qu'avant de céder la parole à M. Nowlan nous discussions du rapport du Sous-comité du règlement et de la procédure.

Avant de demander que quelqu'un propose une motion à cet effet, j'aimerais signaler au comité que pendant que vous posiez des questions, j'ai pris des dispositions afin que M. Franche puisse comparaître devant le comité le 23 novembre à 9h30, et à 20 heures, le cas échéant.

M. Nowlan: Dans quelle pièce?

Le président: Dans la pièce que nous nous réservons chaque fois, monsieur Nowlan, à 9h30 et à 20 heures.

Quelqu'un pourrait-il proposer une motion relativement au rapport, après quoi il faudrait que quelqu'un propose un amendement en vue d'inclure la réunion du 23 novembre?

M. Bockstael: Je propose la motion.

M. Nowlan: Je propose l'adoption du rapport modifié.

Le président: M. Bockstael propose l'adoption du rapport. M. Nowlan propose un amendement, relativement à la comparaison de M. Franche, le 23 novembre à 9h30 et à 20 heures.

Monsieur McDermid.

M. McDermid: C'est à 9h30 et 11 heures?

Le président: Oui, nous nous réservons toute la matinée, ainsi qu'une réunion à 20 heures, si cela s'avère nécessaire.

M. McDermid: Très bien.

M. McKnight: Monsieur le président, j'invoque le Règlement.

Le président: Monsieur McKnight.

[Text]

Mr. McKnight: Could we be assured that all the documents and information that were requested by the previous speakers will be appended to this committee report?

The Chairman: If we have them in time we can have them appended—

Mr. McKnight: There should be lots of time, because the way the reports come out—

The Chairman:—if it is the wish of the committee. I would ask the officials to get that information to us as quickly as possible; if not, it will be appended to a subsequent report.

Mr. McKnight: Okay, thank you.

The Chairman: Mr. Nowlan, please.

Mr. Nowlan: Thank you, Mr. Chairman.

Since Mr. Mazankowski covered a lot of the areas—and there were others—of western development that I know other members want to touch upon, I want to ask just two or three brief questions. If Mr. Franche is going to be there, perhaps he is the one—I do not know; perhaps frankly the minister may be the one.

But following along Mr. Benjamin's question in terms of the \$134 million, in effect those dollars go directly to the two railways, do they not? They do not even go through VIA Rail.

Mr. Mulder: No; they go to VIA Rail, and VIA Rail—

Mr. Nowlan: VIA Rail is the pipeline. The supplementaries of \$134-odd million go directly to pay both railways for the services or for their charges against VIA Rail for using the line.

Mr. Tittley: Yes.

Mr. Nowlan: Which comes to my second question. I think you people are the proper people to answer it.

I hope when Mr. Franche comes, Mr. Chairman, we are going to get all the answers; he will be properly briefed by his very able officials. He has only been in the position 17 days, so naturally he could slough off in a proper way anything, but I hope by November 23, with intensive briefings from all officials, he will be able to answer questions directly.

This question I think is fair. Since these moneys go to the two railway companies, which to me accentuates the ridiculous situation that VIA Rail never knows really where it stands, what is the status of the negotiations among the department, VIA Rail, and the two railways on the fixed-price contract?

Mr. Mulder: They are currently under active negotiations. Mr. Franche may give you more details, I am sure, when he appears next week. He is hopeful that he will have some new

[Translation]

M. McKnight: Peut-on nous garantir que tous les documents et tous les renseignements que nous avons demandés aux témoins précédents de nous fournir seront annexés au rapport du comité?

Le président: Si nous obtenons ces renseignements à temps, nous pourrions les y annexer . . .

M. McKnight: Nous devrions disposer de beaucoup de temps, car si l'on s'en tient à la façon dont les rapports sont préparés . . .

Le président: . . . si c'est ce que souhaitent les membres du comité. Je demanderais aux témoins de nous fournir ces renseignements le plus rapidement possible, sans quoi nous ne pourrions pas les annexer au rapport.

M. McKnight: Très bien. Merci.

Le président: Allez-y, monsieur Nowlan.

M. Nowlan: Merci, monsieur le président.

M. Mazankowski ayant soulevé bon nombre des questions qui m'intéressaient, et d'autres députés voulant sans doute en soulever d'autres, et je songe notamment à la question du développement de l'Ouest, je m'en tiendrai à deux ou trois petites questions. Si M. Franche va être là, c'est peut-être lui . . . Je ne sais pas. C'est peut-être au ministre que je devrais poser mes questions.

Quoi qu'il en soit, j'aimerais revenir à la question posée par M. Benjamin au sujet des \$134 millions. Cet argent est versé directement aux deux compagnies de chemin de fer, n'est-ce pas? Il ne passe même pas par VIA Rail?

M. Mulder: Non. Cet argent est versé à VIA Rail qui . . .

M. Nowlan: C'est VIA Rail qui est le pipe-line. Les quelque \$134 millions supplémentaires serviront à payer les deux sociétés pour les services qu'elles ont offerts ou pour ce que leur doit VIA Rail pour avoir utilisé les lignes de chemin de fer.

M. Tittley: Oui.

M. Nowlan: Cela m'amène à ma deuxième question. Et je pense que c'est vous qui êtes le mieux en mesure d'y répondre.

J'espère, monsieur le président, que lorsque M. Franche comparaitra il pourra nous donner toutes les réponses à nos questions. Ses collaborateurs fort compétents pourront le mettre au courant de tout. Il n'occupe son poste que depuis 17 jours, alors il lui serait très facile de se dérober; mais j'espère que d'ici le 23 novembre ses collaborateurs auront su le renseigner afin qu'il sache répondre convenablement à nos questions.

Ma question est, je pense, très opportune. Cet argent étant versé aux deux compagnies de chemin de fer, ce qui me semble accentuer le ridicule de la situation qui veut que VIA Rail ne sache jamais à quoi s'en tenir, où en sont les négociations entre le ministère, VIA Rail et les deux compagnies de chemin de fer pour ce qui est du contrat à prix fixe?

M. Mulder: Les négociations sont en cours. Je suis certain que M. Franche pourra vous fournir davantage de précisions à ce sujet lorsqu'il comparaitra la semaine prochaine. Il espère

[Texte]

operating agreements, certainly with CN and perhaps CP, by the end of December or early January.

The Chairman: Excuse me, Mr. Nowlan, with regard to that question. When Mr. Benjamin made a request to me on Tuesday, I believe it was, that we try to have Mr. Franche here for today, I talked to Mr. Franche. One of the difficulties he had with appearing today was that he is in negotiations with the railroads. He had hoped that by the time he got here, if he did not have to come today, that he would have more specific information for us.

• 1030

Mr. Nowlan: I would certainly hope, Mr. Chairman, after the two-and-a-half years of discussion on a fixed-price contract, that we can finally try either to tie this down or at least to have the most definitive statement from the Chairman or the President, whatever he is—

The Chairman: The President.

Mr. Nowlan:—from the President of VIA Rail—I am not a republican, you see; I am more of a royalist, I suppose—so he can tie this down, because we are living in a fool's paradise to continue this way of getting these bills—

An hon. Member: Paradise for the railways.

Mr. Nowlan: Paradise for the railways, yes, and not being fair to VIA Rail. So I hope the briefing on that is most up to date. I will not pursue that.

My next question is more in the domain of the minister, but the officials here at the table, Mr. Chairman, must be working on it. Since we have had intensive topical negotiations on the fixed-price contract, what is the state of the nation with the old VIA Rail bill, or white paper, blue paper, green paper or shadow paper?

The Chairman: Mr. Mulder.

Mr. Mulder: A draft of the discussion paper is now available. It is going through the normal process, and we hope that we will be going to Cabinet within a matter of weeks. I think our minister is hopeful that early next year the report will be released and made public and referred to the committee.

Mr. Nowlan: Perhaps you could tell me, Mr. Mulder, then—and I am not going to echo all the nice things that were said earlier, to get on with the business of the committee, although naturally I agree with most of them—but can you please tell me the reason why the discussion paper—and you may not be the one, but obviously it is working its way through your administration to the minister—why do we not have it now? After all, the minister assured the House of Commons last spring that he was hopeful to have this thing percolate for public discussion during the summer and/or the fall, and the bill.

[Traduction]

pouvoir conclure un certain nombre de nouveaux accords d'exploitation au moins avec le CN et peut-être également avec le CP d'ici la fin de décembre ou le début de janvier.

Le président: Excusez-moi, monsieur Nowlan. Lorsque M. Benjamin m'a demandé, je pense mardi, d'essayer de faire venir M. Franche ici aujourd'hui, j'en ai discuté avec l'intéressé. Justement, s'il n'a pas pu être des nôtres aujourd'hui, c'est parce qu'il était en négociations avec les compagnies de chemin de fer. Il a dit espérer pouvoir, s'il comparait plus tard qu'aujourd'hui, nous fournir des renseignements plus précis.

M. Nowlan: J'espère, monsieur le président, qu'on parviendra au bout de deux années de discussions sur un contrat à prix fixe soit à régler le tout, soit à obtenir au moins une déclaration du président ou du directeur... je ne sais pas comment il s'appelle...

Le président: Le président.

M. Nowlan: ... je ne suis pas républicain, voyez-vous, je serais plutôt royaliste... afin que le tout puisse être réglé, car c'est se bercer d'un bonheur illusoire que de continuer de la sorte avec ces facturations...

Une voix: Cela fait le bonheur des compagnies de chemin de fer.

M. Nowlan: Oui, pour les chemins de fer, mais ce n'est pas juste vis-à-vis de VIA Rail. Alors j'espère qu'il sera tout à fait au courant de ce qui se passe. Je ne vais donc pas poursuivre cette question plus avant.

Ma prochaine question relève sans doute de l'égide du ministre, mais les hauts fonctionnaires qui sont ici présents, monsieur le président, doivent certainement y travailler. Étant donné les séances de négociation intensives qu'il y a eu au sujet de ce fameux contrat à prix fixe, qu'en est-il de ce vieux bill sur VIA Rail, de ce livre Blanc, Bleu, Vert ou Fantôme?

Le président: Monsieur Mulder.

M. Mulder: Une ébauche du document de discussion a été préparée. Le travail suit son cours et nous espérons que ce texte sera présenté au Cabinet d'ici quelques semaines. Je pense que le ministre espère que ce rapport sera diffusé, rendu public et renvoyé au comité au début de l'année prochaine.

M. Nowlan: Vous pourriez peut-être alors me dire, monsieur Mulder—et je ne vais pas reprendre toutes les gentilles choses qui ont été dites tout à l'heure, car j'aimerais me concentrer sur le travail du comité, bien que je sois naturellement d'accord avec toutes ces remarques—pourriez-vous donc me dire pourquoi ce document de travail (vous n'êtes peut-être pas la personne responsable, mais il apparaîtrait que ce document est en train de suivre la voie hiérarchique normale pour aboutir dans le bureau du ministre) ne nous est pas encore parvenu? Après tout, le ministre a dit à la Chambre des communes au printemps dernier qu'il voulait que ça mijote dans la tête des gens pendant l'été ou l'automne; il espérait que le bill soit présenté assez rapidement.

[Text]

Mr. Mazankowski: And he had the bill in his hand.

Mr. Nowlan: And he had the bill in his hand.

An hon. Member: Last year.

Mr. Nowlan: Why are you now saying next year?

Mr. Mulder: It is factually correct that the minister indicated, I think the last time he appeared before a committee, that a draft was in existence. The draft was not found to be satisfactory. We have redone it. Also, the discussion paper is tied in with memoranda to the Cabinet and the whole budget of VIA Rail and the contract negotiations and overhead expenses and so on. So we are going in tandem. So the discussion paper is tied in with the overall management issue of VIA Rail, the contract negotiations and so on, and then the capital budget for next year and the year after that.

The minister has decided—and certainly the instructions from Treasury Board and Cabinet are that they want to look at the whole package. They want to look at the budget; they want to look at the management; they want to look at overhead; they want to look at the capital elements and so on—and the discussion paper in the light of that. So that, in a sense, is why the thing has been delayed by a number of months.

Mr. Nowlan: The witness has added some other ingredients there, Mr. Chairman. I was going to ask the question before he expanded on the early part of his answer, who found the discussion paper inadequate?

Mr. Mulder: A number of people did, officials, the minister and central agencies.

Mr. Nowlan: Had it actually got into a discussion paper, or was it still many proposals which had not been gelled into a specific discussion paper which then somebody and/or people found inadequate? Certainly this committee never had a chance to see if it was inadequate, or the public outside of the department never found it was inadequate, because we have not seen it.

Mr. Mulder: I realize that you did not have the opportunity to comment on it. The basic problem was that the document went into a great deal of detail. It had a discussion of a whole range of issues which were not properly developed. The options that were available for this committee to look at a number of people thought were not the right kind of options and, more particularly, would not give this committee the right kind of background and so on.

So the decision was made this summer to redo it and to provide better information, better options and better articulation of the issues. So we thought that at least we should take the time to make sure that we have a good discussion paper, as opposed to one most of the members here would think was not adequate.

The Chairman: May I ask a supplementary, Mr. Nowlan?

[Translation]

M. Mazankowski: Et il avait le bill entre les mains.

M. Nowlan: Et il avait le bill entre les mains.

Une voix: L'an dernier.

M. Nowlan: Pourquoi parlez-vous maintenant de l'an prochain?

M. Mulder: Vous avez raison de dire que le ministre a annoncé qu'une ébauche avait été préparée. Il me semble qu'il l'a dit la dernière fois qu'il a comparu devant un comité. Mais on a décidé que cette ébauche n'était pas satisfaisante et elle a été refaite. D'autre part, le document de discussion se rapporte à une note au Cabinet ainsi qu'à toute la question du budget de VIA Rail, des négociations et des dépenses d'exploitation, etc. Nous allons donc de pair. Le document de discussion est lié à toute la question de la gestion de VIA Rail, des négociations des contrats, etc.; il y a également le budget d'exploitation pour l'an prochain et pour l'année suivante.

Le ministre a décidé... et les instructions émanant du Conseil du Trésor et du Cabinet sont qu'ils veulent examiner le tout. Ils veulent étudier le budget, le système de gestion, les frais généraux, les investissements, etc., et ils étudieront le rapport en tenant compte de tous ces facteurs. C'est en quelque sorte la raison pour laquelle cette affaire a été retardée de plusieurs mois.

M. Nowlan: Le témoin a ajouté quelques autres éléments, monsieur le président. Avant qu'il ne fournisse toutes ces précisions, je voulais lui demander qui avait trouvé le document de travail insatisfaisant?

M. Mulder: Plusieurs personnes: des hauts fonctionnaires, le ministre et des organismes centraux.

M. Nowlan: S'agissait-il d'un véritable document de travail ou de simples propositions qui n'avaient pas encore été rassemblées? Notre comité, quant à lui, n'a jamais eu l'occasion de voir si ce document était insatisfaisant, et le public non plus, parce qu'on n'a pas pu le voir.

M. Mulder: Je me rends bien compte que vous n'avez pas eu l'occasion d'exprimer votre point de vue à son sujet. Le problème, c'est que le document était très détaillé. On y traitait de toute une gamme de questions qui n'avaient pas été suffisamment approfondies. Certains pensaient que les options qui avaient été élaborées n'étaient pas du genre à intéresser le comité et, plus grave encore, que le comité ne disposerait pas des renseignements généraux nécessaires, etc.

C'est pourquoi on a décidé cet été de le refaire et d'y fournir de meilleurs renseignements, de meilleures options et une meilleure articulation des diverses questions à l'étude. Nous avons jugé bon d'y consacrer le temps nécessaire pour être certains d'avoir un bon document de travail, plutôt qu'un document que les députés ici présents auraient trouvé insatisfaisant.

Le président: Puis-je poser une question supplémentaire, monsieur Nowlan.

[Texte]

Mr. Nowlan: Surely.

The Chairman: Mr. Mulder, will this discussion paper contain a draft bill, as well?

Mr. Mulder: Mr. Chairman, the current draft does not, no. It would indicate the options which this committee might consider, if it were to go to this committee, and that is for the Cabinet to decide. I think the minister's intent is that it would allow this committee to consider what the elements of a draft bill should be.

The Chairman: It would depend, then, on the reference we get as a committee.

Mr. Mulder: Yes.

The Chairman: Okay. We will work on that.

Mr. Nowlan.

Mr. Nowlan: We will certainly work on a draft bill, if and when we ever see one. Obviously a discussion paper, considering all the alternatives, could start out with, as the first option: eliminate all passenger rail traffic in Canada.

• 1035

Mr. Mulder: The current draft does not have that.

Mr. Nowlan: The current? Is that why it was found inadequate?

Mr. Mulder: No. I said the current draft; I did not say the previous draft of last summer. That did not have it either.

Mr. Nowlan: Okay. You could have fun proceeding on certain hypotheticals in this situation.

Mr. Mulder: Yes.

Mr. Nowlan: But just as this draft paper percolates its way through the administrative process internally within the department—and I am asking this question very deliberately—I would like to know just what element within the department is rail-oriented versus bus-oriented, marine-oriented, or air-oriented—looking at the table. I mean, Mr. Tittley is a very eminent Canadian, but an ex-Vice-President of Voyageur bus service. Now do you have any ex-vice-presidents of any rail service to help counterbalance any previous perhaps bus bias, rail bias? Frankly, is that one of the reasons why, with respect, the thing is dragging its way through the administrative process—that is, that there is not anyone at the top or on the higher level of the department who has a rail bias? And who is he?

The Chairman: Mr. Mulder.

Mr. Mulder: I would like to think that none of us involved has any particular bias, to the extent that we should deal with facing the facts.

[Traduction]

M. Nowlan: Bien sûr.

Le président: Monsieur Mulder, ce document de discussion contiendra-t-il également une ébauche de projet de loi?

M. Mulder: Monsieur le président, l'ébauche que nous avons préparée n'en contient pas. Ce document signalerait quelles options le comité devrait envisager, si ce document doit bel et bien être remis au comité, et c'est le Cabinet qui en décidera. Il me semble que d'après le ministre ce document devrait permettre au comité d'étudier quels éléments devraient être inclus dans un éventuel projet de loi.

Le président: Cela dépendra donc de l'ordre de renvoi qui sera remis au comité.

M. Mulder: Oui.

Le président: Très bien. Nous y travaillerons.

Monsieur Nowlan.

M. Nowlan: Nous étudierons le projet de loi, si on le voit un jour. Évidemment, un document de travail où il serait question de toutes les possibilités pourrait proposer ce qui suit comme première option: éliminer tous les services ferroviaires de passagers au Canada.

M. Mulder: L'ébauche actuelle est muette à ce sujet.

M. Nowlan: L'ébauche actuelle? Est-ce celle-là qui avait été jugée insatisfaisante?

M. Mulder: Non. J'ai parlé de l'ébauche actuelle, par opposition à la précédente qui remontait à l'été dernier. Il n'en était pas fait mention non plus.

M. Nowlan: Parfait. Il pourrait être drôle de suivre certaines hypothèses à partir de là.

M. Mulder: En effet.

M. Nowlan: Nous savons donc que cette ébauche de document poursuit son petit bonhomme de chemin dans les méandres administratifs du ministère—et je vous pose cette question de propos délibéré—et j'aimerais savoir quelle est la composante du ministère à vocation ferroviaire, par opposition au secteur de l'autobus, au secteur maritime ou au secteur aéronautique. Ce que je veux dire par là, c'est que M. Tittley, tout en étant un citoyen émérite, n'en est pas moins un des anciens vice-présidents du réseau voyageur. Avez-vous d'autres anciens vice-présidents du secteur ferroviaire qui pourraient peut-être rétablir l'équilibre, à supposer qu'il y ait eu jusqu'à présent un préjugé favorable au secteur autobus? En toute franchise, s'agit-il là de l'une des raisons pour lesquelles, et je ne veux pas vous manquer de respect, le processus administratif prend tellement de temps? En d'autres termes, y aurait-il quelqu'un qui, au sommet de la hiérarchie, aurait un préjugé favorable à l'endroit des chemins de fer? Et dans l'affirmative, de qui s'agit-il?

Le président: Monsieur Mulder.

M. Mulder: Je préférerais penser que personne parmi nous n'a de préjugé quel qu'il soit dans la mesure où seuls les faits devraient nous intéresser.

[Text]

Mr. Nowlan: Let us talk about background, then. Let us talk about a natural bias from a previous background.

Mr. Mulder: I have been working with Mr. Tittley now for the past few months, and I certainly do not feel that he has any bias in favour of the bus industry. Indeed, it is very much the reverse. I am not aware that we have any. I think there is none in the department who is an ex-vice-president of the railways, but we have a number of people on staff in the department, certainly in my organization, who have worked in various capacities on the railways; who know about the railways, and so on. So to the extent to which there are people who are focusing on rail, and I assume you mean not the rail freight but rail passengers and so on, we have people who understand the reasons for, and the merits of, rail passenger service. They make their cases as to why the government should have a proper rail passenger system. We also take our instructions from Cabinet, and certainly Cabinet and the minister have decided that there shall be a good rail passenger system in this country.

So that is not a matter under debate. The question is: on the assumption there is to be a good rail passenger system, then what kind of service is to be provided, what kind of equipment, what kind of management structure; also, what kind of legislation is there to be?

Mr. Nowlan: Okay. I understand. Just to summarize—and I am not going to press the point; I really am not casting aspersions on any good people in the department. I just want, as a matter of information, to see if there is anyone at the director level and up who is there with a previous experience, background, in rail passenger service which might predispose that person to expedite a study and discussion paper on passenger service along the way; that is all.

Mr. Mulder: We have people on staff who have worked in the rail passenger business. Another reason why it is going somewhat slower than perhaps we would have liked, certainly than you would have liked, is that the discussion paper is being done in consultation with VIA, with the CTC, and to some extent also with CN and CP. For example, VIA has had a number of opportunities already to comment on the draft, and they will certainly be allowed to comment on the version that will finally go to Cabinet. So if you feel that perhaps the department is not cognizant enough of rail passenger service, certainly VIA is, and they are allowed to comment on the draft as we finalize it.

Mr. Nowlan: Okay. My last question, then, is separate and apart. As to what we were talking about, we were referring

[Translation]

M. Nowlan: Faisons un peu d'historique si vous voulez bien. Parlons d'objectivité naturelle mais dans un contexte historique.

M. Mulder: Cela fait quelques mois déjà que je travaille avec M. Tittley et je n'ai aucunement le sentiment qu'il ait un préjugé favorable à l'endroit du secteur de l'autobus. Ce serait d'ailleurs plutôt le contraire. À ma connaissance, il n'y a chez nous aucun préjugé dans un sens ou dans un autre. Nous n'avons personne au ministère qui ait été vice-président d'un réseau de chemin de fer, mais nous avons toutefois bon nombre de collaborateurs, dans mon service du moins, qui ont travaillé pour les chemins de fer à un titre ou à un autre et qui dès lors connaissent bien le sujet. Dans la mesure donc où nous avons des gens qui s'intéressent surtout aux chemins de fer, et j'imagine que vous voulez parler non pas du fret mais du service voyageur, nous avons donc des gens qui apprécient à leur juste valeur les services ferroviaires voyageurs. Ils défendent leurs positions en expliquant la raison pour laquelle le gouvernement devrait faire exploiter un réseau voyageur suffisant. En outre, nous prenons également nos directives du cabinet et il est certain que le cabinet et le ministre ont décidé que notre pays aurait un bon service ferroviaire voyageur.

Voilà donc un élément qui n'est pas à remettre en question. En revanche, il faut se tenir le raisonnement suivant: à supposer que nous disposions d'un bon réseau ferroviaire voyageur, quels devraient être les services offerts, quel devrait être le matériel à utiliser et quelle devrait être la structure de la gestion de ce secteur; enfin, la dernière question qui se pose est celle de savoir quel est le cadre législatif qui s'impose.

M. Nowlan: D'accord, je vous comprends bien. Pour résumer, et je n'insisterai pas là-dessus, loin de moi l'idée de jeter l'opprobre sur les collaborateurs de valeur sur lesquels peut compter le ministère, je voulais simplement savoir pour mon édification personnelle si le ministère comptait parmi ses directeurs quelqu'un qui aurait une expérience vécue du secteur ferroviaire voyageur et qui, dès lors, serait peut-être enclin à accélérer les choses, c'est-à-dire en l'occurrence l'étude et le document de travail sur les services ferroviaires voyageurs. Je ne voulais rien de plus.

M. Mulder: Nous comptons dans notre personnel des gens qui ont effectivement travaillé pour les chemins de fer. Une autre raison pour laquelle ce document tarde peut-être plus que nous ne l'aurions souhaité, ou du moins que vous l'auriez souhaité, est que la rédaction en est assurée en consultation avec VIA, avec la CCT et dans une certaine mesure aussi avec le CN et le CP. Ainsi, VIA a déjà eu à plusieurs reprises la possibilité de commenter l'ébauche en question, et elle aura sans nul doute encore l'occasion de le faire à propos de la version finale qui sera soumise au cabinet. Dès lors, si vous avez l'impression que le ministère ne connaît peut-être pas suffisamment le secteur ferroviaire voyageur, on ne peut pas en dire autant de VIA et VIA peut précisément faire valoir son point de vue à mesure que le document de discussion est élaboré.

M. Nowlan: D'accord. Ma dernière question n'a rien à voir avec ce qui précède. Pour en revenir à ce dont nous parlons,

[Texte]

specifically to the supps and a specific item of \$15.4 million relevant to DREE, "... operating and contribution expenditures related to the transfer of subsidiary agreements..." from DREE. Could you please explain what that involves?

Mr. Mulder: As members know, there is a reorganization bill currently before Parliament which would amalgamate DREE with IT&C. Cabinet made a decision that a number of the subsidiary agreements DREE used to have with the provinces should be transferred to aligned departments—that is, agriculture subsidiary agreements, say, to Agriculture; fisheries to the Department of Fisheries and Oceans. The elements that DREE had which related to transportation are being transferred to this department. So the specific issue of the \$15 million is because we are taking over the responsibility for DREE for the completion of three subsidiary agreements: one with New Brunswick, one with Quebec, and one with the B.C. government.

The Chairman: Are those highways?

Mr. Mulder: Those are highways agreements for those three provinces, yes, and are in addition to those which we currently have in place with the Atlantic provinces.

Mr. Nowlan: Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Nowlan.

The next questioner is Mr. Hnatyshyn.

• 1040

Mr. Hnatyshyn: Thank you, Mr. Chairman.

Officially, with pardon to Mr. Mulder, and in line with famous lies such as "the cheque is in the mail", I want to start off by saying that I will be brief. Whenever anybody says that, in terms of committee work, you can always be sure they will ramble on for at least their maximum time. But I hope to be quite specific and brief, depending on your answers.

An hon. Member: There is the qualification.

Mr. Mulder: I will try to answer briefly.

Mr. Hnatyshyn: I want to ask this of you specifically. You are, of course, well aware that Transport 2000 in the City of Melville, Saskatchewan, has been successful in restoring itself before the courts with respect to its attack on the VIA Rail cutbacks in western Canada. The appeal period, it seems to me, expires tomorrow, November 19, and I am wondering if you can tell me whether or not it is the intention of the department to appeal the ruling of the court with respect to the legal proceedings being initiated by Transport 2000, the City of Melville and others with respect to the cutbacks in VIA Rail in western Canada.

[Traduction]

c'est-à-dire le budget supplémentaire, et plus précisément une rubrique de 15.4 millions de dollars relevant du MEER, rubrique précédée de la phrase suivante: «Dépenses relatives au transfert d'ententes auxiliaires...» depuis le MEER. Pourriez-vous nous expliquer ce dont il s'agit?

M. Mulder: Comme les députés le savent sans doute, le Parlement est actuellement saisi d'un projet de loi portant réorganisation et qui aurait pour effet de fusionner le MEER et le MIC. Le cabinet a décidé qu'un certain nombre d'ententes auxiliaires que le MEER avait conclues avec les provinces devaient par conséquent relever désormais des ministères correspondants, par exemple les ententes auxiliaires sur l'agriculture iraient à l'Agriculture, les ententes auxiliaires sur les pêches iraient au ministère des Pêches et Océans et ainsi de suite. Dans le domaine du transport, les éléments de ces ententes signées par le MEER vont être confiés à notre ministère, d'où la rubrique de 15 millions de dollars qui s'explique par le fait que nous prenons à notre charge les anciennes responsabilités du MEER au titre de trois de ces ententes auxiliaires: la première conclue avec le Nouveau-Brunswick, la deuxième avec le Québec et la troisième avec le gouvernement de la Colombie-Britannique.

Le président: S'agit-il de routes?

M. Mulder: En effet, et ces ententes viennent s'ajouter à d'autres ententes que nous avons déjà conclues avec les provinces de l'Atlantique.

M. Nowlan: Je vous remercie.

Le président: Merci, monsieur Nowlan.

La parole est maintenant à M. Hnatyshyn.

M. Hnatyshyn: Merci, monsieur le président.

De façon officielle, en m'excusant auprès de M. Mulder, et de la même façon que l'on ose proférer des mensonges comme «le chèque et dans le courrier», je débute en disant que je serai bref. Parler de la sorte en Comité peut garantir que l'orateur parlera au contraire pendant très longtemps. Cependant, je veux être précis et bref, mais cela dépendra de vos réponses à mes questions.

Une voix: Une petite rectification!

M. Mulder: J'essaierai de répondre brièvement à vos questions.

M. Hnatyshyn: J'aimerais vous poser une question bien précise. Vous savez sans doute que Transport 2000 dans la ville de Melville, en Saskatchewan, s'est pourvu de nouveau avec succès devant les tribunaux pour s'opposer à la suppression de services ferroviaires de VIA Rail dans l'ouest du Canada. Il me semble que la période d'appel expire demain, le 19 novembre, et je me demande si votre ministère a l'intention de faire appel à la décision du tribunal en ce qui concerne les procédures juridiques entamées par Transport 2000, la ville de Melville et d'autres en ce domaine?

[Text]

Mr. Mulder: Perhaps Mr. Tittley could answer that question.

Mr. Tittley: Mr. Chairman, subject to verification, my understanding is that the department will appeal.

Mr. Hnatyshyn: So it is your intention to appeal. All right.

I want to ask you some questions on some alternatives in rail passenger service in western Canada which have been presented primarily by way of resolution from Transport 2000 and which have been in the possession of the Prime Minister and your minister. I refer specifically to the suggestion and proposal being made by the Transport 2000 group in particular for a restoration of passenger service, Kamloops-Jasper, Edmonton-Saskatoon, Melville-Winnipeg. I want to ask you whether or not the department or the minister is receptive to the restoration of some rail passenger service on those routes, having regard to the fact that there have been some very adverse economic consequences arising from the time this service has been discontinued on these particular lines.

Mr. Mulder: Mr. Chairman, we are aware of the work that has been done by groups like Transport 2000; that is, to see under what conditions and how the services could be restored. We have looked at that. It is a basic policy decision, and perhaps what you will want to ask Mr. Pepin about when he appears before this committee is that at this time the government is not prepared to entertain additions to the current route network. But at the same time we are working with VIA Rail to improve the services of the route network currently in place.

Mr. Hnatyshyn: Mr. Chairman, I guess for many westerners, if they watch television at all, one of the things that makes their blood boil is the ads for VIA Rail with the very handsome and well turned-out attendant standing there and telling the Canadian people what VIA Rail is doing and the kind of expansion of service that is taking place, when the exact opposite is taking place in western Canada. I say that in preface to my next question, which relates to the intention of VIA Rail to expand its service now and take up the Toronto-Chicago route.

I want to ask you what the cost of this particular service is going to be, having regard to the fact that there has been a 20% cutback in VIA Rail in Canada when I would have thought that VIA Rail's primary and first responsibility would be to provide rail passenger service in Canada.

Mr. Tittley: Mr. Chairman, my understanding of the arrangements between VIA and Amtrak on this pool operation between Toronto and Chicago is that there are no incremental costs to VIA associated with that. The crews manning the train on the Canadian sector are VIA crews; on the American sector there are American crews. It is a straight exchange.

• 1045

Mr. Hnatyshyn: I will not get into it; I do not have enough time to get into it; but those kinds of arguments can be put

[Translation]

M. Mulder: Monsieur Tittley pourrait sans doute répondre à cette question.

M. Tittley: Monsieur le président, sous réserve de vérification, le ministère devrait faire appel.

M. Hnatyshyn: Donc, vous avez l'intention de faire appel. Très bien.

J'aimerais vous poser quelques questions au sujet d'alternatives en matière de service ferroviaire voyageur dans l'ouest de notre pays, alternatives qui ont été présentées principalement sous forme de résolutions par Transport 2000 et qui sont en la possession du Premier ministre et du ministre des Transports. Je veux parler précisément de la suggestion et de la proposition faite par le groupe de Transport 2000 en vue de la restauration du service voyageur sur les tronçons Kamloops-Jasper, Edmonton-Saskatoon et Melville-Winnipeg. Le ministère ou le ministre sont-ils réceptifs à l'idée d'une restauration de certains services ferroviaires voyageurs sur ces lignes étant donné les effets économiques néfastes qui se sont faits sentir à la suite de l'interruption du service sur ces lignes?

M. Mulder: Monsieur le président, nous sommes au courant du travail qui a été fait par des groupes comme Transport 2000 et qui vise à étudier dans quelles conditions les services pourraient être restaurés. Nous avons étudié cette question. Étant donné qu'il s'agit d'une décision politique, vous voudrez peut-être poser la question à M. Pepin lorsqu'il comparaitra devant le Comité. Cependant, à l'heure actuelle, le gouvernement n'est pas prêt à envisager l'adjonction de nouveaux services au réseau actuel. Cela étant dit, nous travaillons cependant avec VIA Rail pour améliorer les services actuels.

M. Hnatyshyn: Monsieur le président, une des choses qui remue les Canadiens de l'Ouest, c'est de voir à la télévision la réclame de VIA Rail; celle-ci montre en effet un agent de bord bien sympathique, qui vante les mérites de VIA Rail, parle de l'expansion du service alors que c'est vraiment le contraire qui se passe dans l'ouest du Canada. Je dis cela en guise de préface à ma question suivante, où j'aimerais parler de l'intention de VIA Rail d'étendre son service sur la ligne Toronto-Chicago.

Pourrais-je savoir à combien s'élèvera ce service en tenant compte du fait qu'il y a eu une diminution de 20 p. 100 du service de VIA Rail au Canada. Il me semble que la première responsabilité de VIA Rail devrait être de fournir un service ferroviaire passager au Canada.

M. Tittley: Monsieur le président, si je comprends bien l'entente qui a été conclue entre VIA Rail et Amtrak au sujet de cette exploitation conjointe de la ligne Toronto-Chicago, ce service ne représente aucune augmentation de coût pour VIA. Le personnel de bord sur le secteur canadien est du personnel de VIA et sur les secteurs américains du personnel d'Amtrak. Il s'agit d'un échange pur et simple.

M. Hnatyshyn: Je n'entrerais pas dans les détails, je n'ai pas suffisamment de temps, mais l'on pourrait utiliser les mêmes

[Texte]

precisely in terms of restoration of rail passenger service on the lines that I had earlier referred to— Winnipeg, Melville, Saskatoon, Edmonton, Jasper, Kamloops. In other words, a very good case, it seems to me, could be made, and can be made, that existing personnel could very well handle restoration of that service with very little adjustment and very little incremental increase in cost; but that is another policy matter that I do not expect you to comment on.

Mr. Mulder: Well, Mr. Chairman, if I may, and just getting to straight transportation facts, I guess there is likely to be, and I am sure the hon. member would agree, even much more traffic between, say, Chicago and Toronto than there perhaps might be between some of the cities in western Canada. But this—

Mr. Hnatyshyn: Well, we in western Canada, we know exactly what that is all about. I mean, that is one of the reasons that we have a great deal of aggravation in western Canada, because we always get that kind of argument: that you always go where the population is. There is some responsibility in terms of federal policy to the less populated areas of our country.

An hon. Member: Hear, hear!

Mr. Hnatyshyn: Because you do not live between Quebec City and Windsor does not mean you are not a Canadian; and as far as I am concerned, that is one of the problems that we are facing with this administration.

I do not expect you to comment on that.

Mr. Mulder: Well, if I may, though, Mr. Chairman, we are expending more money, for example, in air transportation service in western Canada; a sizeable amount of money is going into capital facilities in western Canada.

Mr. Hnatyshyn: Try to get between Saskatoon and Ottawa some time, on a weekly basis.

Mr. Benjamin: Yes; you guys have jet engines for brains.

The Acting Chairman (Mr. Mazankowski): Order, please. Order.

Mr. Hnatyshyn: I want to ask you one final question.

An hon. Member: Jet engines are very intelligent things.

Mr. Hnatyshyn: In terms of your expenditures, supplementary estimates— \$15 million on highway improvements in Nova Scotia, New Brunswick and Prince Edward Island, and \$11.4 million for highway improvements in Newfoundland—I want to ask the witnesses, will any funds be allocated for improvements to the Yellowhead Highway in western Canada, which the acting chairman and I have a particular interest in?

Mr. Mulder: There are no provisions in these supplementary estimates for highways for the Yellowhead Highway route.

[Traduction]

arguments pour restaurer les services ferroviaires passagers sur les lignes dont j'ai parlé précédemment, Winnipeg, Melville, Saskatoon, Edmonton, Jasper, Kamloops. En d'autres termes, on pourrait très bien dire qu'avec le personnel actuel, on pourrait restaurer facilement le service avec très peu de problèmes et une faible augmentation de coût. Cependant, je suppose qu'il s'agit là d'une question de politique et que je ne dois pas m'attendre à avoir une réponse de votre part à ce sujet.

M. Mulder: Monsieur le président, pour envisager uniquement la question transport de votre question, je suppose que vous seriez d'accord avec moi pour dire que le trafic entre Chicago et Toronto est certainement beaucoup plus important qu'entre certaines villes de l'ouest du Canada. Cependant . . .

M. Hnatyshyn: Nous savons très bien à quoi nous attendre dans l'ouest du Canada. C'est une des raisons pour lesquelles la frustration est si grande; en effet, on nous revient toujours avec le même argument, celui de la population. Je crois que le gouvernement fédéral a une certaine responsabilité envers les parties les moins peuplées de notre pays.

Une voix: Bravo!

M. Hnatyshyn: Parce qu'on ne vit pas entre Québec et Windsor cela ne signifie pas que l'on n'est pas Canadien. Et en ce qui me concerne, c'est précisément là où le bât blesse avec l'administration actuelle.

Je ne m'attends cependant pas à ce que vous répondiez à cette question.

M. Mulder: Si vous me le permettez, monsieur le président, nous dépensons par exemple plus d'argent pour les services de transport aérien dans l'ouest du Canada. Une proportion importante du budget est injectée pour les installations de l'ouest du Canada.

M. Hnatyshyn: Essayez de vous rendre régulièrement de façon hebdomadaire de Saskatoon à Ottawa et vous verrez.

M. Benjamin: Vous avez des moteurs de Boeing pour cerveau.

Le président suppléant (M. Mazankowski): A l'ordre.

M. Hnatyshyn: Je voudrais poser une dernière question.

Une voix: Les Boeing sont des choses très intelligentes.

M. Hnatyshyn: En ce qui concerne les dépenses prévues au budget supplémentaire, je remarque que 15 millions de dollars sont prévus pour l'amélioration des routes en Nouvelle-Écosse, au Nouveau-Brunswick et à l'Île-du-Prince-Édouard et 11.4 millions de dollars pour l'amélioration des routes à Terre-Neuve. J'aimerais demander aux témoins si des fonds seront prévus pour l'amélioration de la grande route Yellowhead dans l'ouest du Canada à laquelle le président suppléant et moi-même nous intéressons particulièrement.

M. Mulder: Ce budget supplémentaire ne prévoit rien pour les routes de Yellowhead.

[Text]

Mr. Hnatyshyn: I know there is nothing in these estimates. I am asking you whether or not in the planning stage you are looking forward to making recommendations for some moneys to be allocated for the Yellowhead Highway.

Mr. Mulder: No, no consideration is being given to that possibility at this time.

Mr. Hnatyshyn: So we have no trains, no roads. What is there left?

Thank you, Mr. Chairman.

The Acting Chairman (Mr. Mazankowski): Thank you, Mr. Hnatyshyn.

Mr. Harquail.

Mr. Harquail: Thank you, Mr. Chairman. I want to congratulate our witness on his new responsibilities.

Mr. Mulder: Thank you.

Mr. Harquail: I wanted to learn from him this morning about the mechanisms of transferring the funds from DREE.

Can you explain to the committee the legal authority and the structure of how you have managed to transfer these funds and the responsibilities from the department that is in place now—that is, DREE—especially in light of the fact that the proposed necessary legislation for the new Department of Economic Development has not as yet gone through the House? Can you tell us a bit about that and how this is being handled in giving you the authority to negotiate and spend those funds that were under the purview of DREE?

Mr. Mulder: Under existing arrangements through a vote wording in the Appropriation Act we have authority, with approval of Parliament, to enter into agreements with the provinces. It is through the approval of these supplementary estimates and the vote wording associated with that—that will give us the legal authority to transfer it from DREE to Transport Canada. This is the basic mechanism under which it is being done.

Mr. Harquail: I see.

Mr. Mulder: As far as we know, there are no changes in the actual legislative base of the department—for example, the National Transportation Act and the Railway Act, or anything like that—required to do that. It would just be done through a vote wording in the contribution sections of the estimates.

Mr. Harquail: So in effect, then, DREE will no longer be negotiating special agreements on highways in the provinces.

• 1050

Mr. Mulder: As far as I know, sir, that will not be done in the future except through the Ministry of State for Economic and Regional Development. They would be dealing with the provinces and others to see what kind of agreement should be developed. Then, in turn, if they think this department, Transport Canada, should finalize such agreements and implement

[Translation]

M. Hnatyshyn: Je sais qu'il n'y a rien dans ce budget supplémentaire. Ce que je vous demande, c'est si vous examinez, à l'étape de la planification, la possibilité de recommander l'attribution de fonds pour l'autoroute de Yellowhead.

M. Mulder: Non, rien n'est prévu encore.

M. Hnatyshyn: Si vous n'avez ni trains, ni routes, que vous reste-t-il alors?

Merci, monsieur le président.

Le président suppléant (M. Mazankowski): Merci, monsieur Hnatyshyn.

Monsieur Harquail.

M. Harquail: Merci monsieur le président. J'aimerais féliciter le témoin de ses nouvelles responsabilités.

M. Mulder: Merci.

M. Harquail: J'aimerais que le témoin nous parle du transfert des fonds du ministère de l'Expansion économique régionale.

Pourriez-vous nous parler des pouvoirs juridiques et de la façon dont ces fonds et responsabilités peuvent être transférés du ministère de l'Expansion économique régionale puisque la loi créant le nouveau ministère de l'Expansion économique n'a pas encore été adoptée à la Chambre? Pouvez-vous nous dire d'où vous vient l'autorité nécessaire pour négocier et pour dépenser ces fonds qui relevaient auparavant du ministère de l'Expansion économique régionale?

M. Mulder: Aux termes des dispositions actuelles, la loi portant affectation de crédits nous permet, sur approbation du Parlement, de conclure des ententes avec les provinces. Nous fonctionnons par le truchement du budget supplémentaire et des crédits qui y figurent. Cela nous donne l'autorisation de transférer des fonds du ministère de l'Expansion économique régionale à Transports Canada.

M. Harquail: Je vois.

M. Mulder: Pour autant que nous sachions, il n'y a pas de modification à la base juridique actuelle du ministère, je veux parler de la Loi nationale sur les transports ou de la Loi sur les chemins de fer ou de toute autre loi. Nous transférons les fonds grâce à un crédit prévu au budget.

M. Harquail: Ainsi donc, le MEER ne négociera plus d'entente spéciale concernant les grands routes dans les provinces.

M. Mulder: Pour autant que je sache, à l'avenir, c'est le ministère d'État chargé du développement économique et régional qui s'occupera de ces questions. C'est ce ministère qui conclura les ententes avec les provinces, etc. S'il estime que notre ministère, Transports Canada, devrait conclure ces ententes et les appliquer, nous interviendrons alors. A l'avenir,

[Texte]

them, and so on, they would then deal with us. In the future, any subsidiary agreement initiatives would come from the Ministry of State for Economic and Regional Development. They would then work with us and instruct us and say develop such-and-such an agreement with that province for some particular highway projects.

Mr. Harquail: So there is the shift there on policy to that new ministry to identify and recommend projects, and on the financial side, the moneys have been transferred from DREE to your budget.

Mr. Mulder: Yes, on the highway side, right.

Mr. Harquail: So both on policy and on financial aspects, DREE has been stripped of that in terms of highways.

Mr. Mulder: Of negotiating the highways agreements—yes.

Mr. Harquail: In your responsibilities for surface, then, this would be a prime responsibility of yours within the department—the Ministry of Transport—to co-ordinate.

Mr. Mulder: Yes.

Mr. Harquail: Could you tell us a bit about that in terms of an overall rationale of highway construction, in terms of the moneys that are normally brought to a given province by the minister as an outright federal-provincial agreement for a given highway, and also—coupling on the new thrust, the new approach—what types of safeguards are built in there for absolute co-ordination in terms of planning, in terms of budgeting, and the actual construction of those proposed highways?

Mr. Mulder: I am not so sure I can do justice to all those questions, the particular ones that you have just raised, but basically, our approach is that with the provinces, and primarily with the Atlantic provinces, we are working with them and with the provincial governments and with some of the other departments—for example, looking at their overall transportation needs in the Atlantic provinces. We have in the past, and we will in the future, say what is needed, for example, for all of Newfoundland in terms of transportation services and to what extent the highways are a problem there and should highways be improved. That is number one.

Number two is that we are cognizant of the fact that perhaps the Atlantic provinces are in a worse fiscal position to improve highways than are some of the other provinces in the country. We keep that in mind.

Number three is that we also are aware of the fact—which is the view, anyway, among officials, shared less at the political level—that perhaps some of current expenditures in the Atlantic provinces are not everything that they perhaps could be. So we have been working on the process of what the minister has been calling trade-offs within an overall financial envelope. For example, we would look at Newfoundland and New Brunswick and say, what are the basic needs for New

[Traduction]

toute initiative en matière d'ententes auxiliaires devra venir du ministère d'État au Développement économique et régional. C'est ce dernier qui nous informera de conclure telle ou telle entente avec telle province en ce qui concerne des travaux de construction de grandes routes par exemple.

M. Harquail: Ainsi donc c'est le nouveau ministère qui devra identifier et recommander des projets et du point de vue financier, les fonds du MEER sont transférés au budget de votre propre ministère.

M. Mulder: Pour ce qui est des routes, oui.

M. Harquail: Ainsi donc, en ce qui concerne les routes, le ministère de l'Expansion économique régionale a perdu son rôle en ce qui concerne les jugements d'ordre politique et financier.

M. Mulder: Pour ce qui est de la négociation des ententes concernant les routes, oui.

M. Harquail: Donc, votre responsabilité en ce qui concerne les transports de surface s'exerce surtout au niveau de la coordination.

M. Mulder: Oui.

M. Harquail: Pourriez-vous nous parler de vos responsabilités dans le contexte de la construction des routes, des fonds qui sont normalement octroyés à une province par le ministre à la suite d'une entente fédérale-provinciale; quelle garantie a-t-on prévue afin de maximiser la coordination en matière de planification, de budget, de construction?

M. Mulder: Je ne suis pas sûr de pouvoir répondre comme il se doit à toutes ces questions, mais de façon générale, nous travaillons très étroitement avec les provinces, particulièrement les provinces de l'Atlantique; nous travaillons donc avec les gouvernements provinciaux et leurs ministères pour étudier par exemple les besoins en transport dans les provinces Atlantiques. Si l'on prend le cas de Terre-Neuve, par exemple, nous avons toujours dit et nous continuerons à dire quels sont à notre avis les services de transport nécessaires dans cette province et quelles routes on devrait améliorer. C'est-là notre première priorité.

Deuxièmement, il faut que nous sachions que les provinces de l'Atlantique sont dans une situation fiscale plus défavorable par rapport à d'autres et que cela pourrait avoir des répercussions néfastes sur la construction de routes dans ces provinces. Nous tenons compte de considérations de ce genre par conséquent.

Quant à la troisième question, les fonctionnaires y sont peut-être plus sensibles que les politiciens; les dépenses actuelles dans les provinces Atlantiques, par exemple, ne sont pas ce qu'elles devraient être. Il faut étudier la possibilité d'échanges dans la même enveloppe financière. Nous étudions par exemple la situation de Terre-Neuve et du Nouveau-Brunswick, nous nous demandons quels sont les besoins fondamentaux du Nouveau-Brunswick en matière de réseaux de transport, nous

[Text]

Brunswick in terms of a good transportation system, recognizing that New Brunswick may not have enough funds to do all the highways, and within that saying if there is merit for highways, and so on, there are also some expenditures currently that perhaps could be used by reducing them and transferring that money to highways.

That is the basic approach we have been taking, and that led to the result, for example, of these highways agreements we currently have with the four Atlantic provinces. There was a question of trade-offs, of sort of rationalizing expenditures and making sure that federal expenditures on all modes, including the highways, get the best return for their money. We will continue to go along that road.

Mr. Harquail: Mr. Chairman, through you—since you are just taking over this new responsibility—with reference to the various aspects of the questions that I put, also I am sure, you will be aware that from time to time one of the difficulties will be that the left hand does not know what the right hand is doing—that is what I was getting at—in terms of co-ordination by the various people, whether it be DREE, whether it be this new ministry, or somebody in MOT negotiating with a given province and learning then, in the final analysis, that perhaps some official, like yourself or others, was not aware of another agreement that was being negotiated simultaneously.

Mr. Mulder: We are aware. For example, as the hon. member may know, the government, through the appointment of the new federal economic development co-ordinators... each has been asked to develop some longer-range plans for each province. We are working with them on it. For each province we are providing the transportation input to those plans.

For example, in New Brunswick we are dealing with Mr. MacNaught, who is in charge of developing a longer-term plan for New Brunswick in consultation with the province. We are saying, here is what we think is happening on the transportation side, here are the requirements over the next few years. That will be rolled into the overall plan for New Brunswick. Then, within that, he might say, look, you should not be spending highway money here, we should be spending our highway money there, based on an overall economic development view. That working arrangement is going on in each province.

Mr. Harquail: Are you satisfied that that is a built-in safeguard to answer the needs of what I pointed out about control and avoiding duplication, or avoiding a lack of information between the various levels of...

Mr. Mulder: I think it will certainly improve it. I suppose, with the federal government being the size it is, we cannot guarantee that there may not be some misinformation or miscommunication somewhere, but we certainly think it will improve the whole communication flow.

[Translation]

reconnaissons que le Nouveau-Brunswick n'a peut-être pas tous les fonds nécessaires pour la construction et la réparation des routes, nous étudions le bien-fondé de toutes les dépenses et nous voyons si nous ne pourrions pas transférer des fonds à la construction de routes.

C'est donc comme cela que nous nous y sommes pris et le résultat est que nous avons conclu des ententes concernant la construction de routes avec les quatre provinces de l'Atlantique. Il a fallu pour cela faire des concessions, rationaliser les dépenses et s'assurer que les dépenses fédérales pour tous les moyens de transport, y compris le transport routier, étaient les meilleures dans les circonstances et donnaient le meilleur rendement. Nous continuerons notre travail en ce sens.

M. Harquail: Monsieur le président, étant donné que le témoin vient de prendre ses nouvelles fonctions, il saura sans doute que de temps en temps la main gauche ne sait pas ce que fait la droite. C'est de cela que je voudrais parler. Je veux parler de coordination, qu'il s'agisse du ministère de l'Expansion économique régionale, de ce nouveau ministère ou de hauts fonctionnaires du ministère des Transports qui négocient avec une province et comprennent qu'en fin de compte un haut fonctionnaire, quelqu'un comme vous par exemple ou quelqu'un d'autre, n'était pas au courant d'une autre entente négociée simultanément.

M. Mulder: Nous sommes au courant de cette question. Comme vous le savez sans doute le gouvernement a nommé des nouveaux coordinateurs fédéraux en matière de développement économique; ceux-ci doivent mettre au point des plans à long terme pour chaque province. Nous travaillons en collaboration avec eux et nous fournissons pour chaque province les données voulues en matière de transport.

Ainsi, pour le Nouveau-Brunswick, nous sommes en contact avec M. MacNaught qui est en train d'élaborer un plan à long terme pour le Nouveau-Brunswick en consultation avec la province. Nous disons quelles sont à notre avis les perspectives en matière de transport et quelles sont les exigences au cours des prochaines années. Tout ceci est ensuite intégré au plan d'ensemble pour le Nouveau-Brunswick. Le coordinateur peut très bien nous dire à la suite de tout cela que l'on ne devrait pas dépenser de l'argent à la construction d'une grande route dans un endroit mais bien plutôt dans un autre en se basant sur une perspective globale de développement économique. La même chose se passe pour chaque province.

M. Harquail: Estimez-vous que c'est une garantie suffisante et que cela permettra de garder le contrôle de la situation, d'éviter le double emploi et le manque de coordination entre les différents niveaux de...

M. Mulder: Je crois que cela améliorera certainement les choses. Évidemment, le gouvernement fédéral est tellement grand que nous ne pouvons garantir qu'il n'y aura pas un manque de communication à certains moments, mais nous croyons que cela améliorera certainement la communication.

[Texte]

• 1055

For example, a month ago I spent over half a day, about five hours, briefing each of the federal economic development co-ordinators for the Atlantic provinces on what it is that we are doing in the Atlantic provinces. They in turn told us. As I have said, that led to the agreement to make sure that we provided transportation inputs in the development plans. We are having another session some time early next year based on their plans as to what we should specifically do in transportation.

Mr. Harquail: Let me then lead to an illustration of what is behind the questioning here. In northern New Brunswick, as you know, for at least 15 years now we have been talking about completing that major highway, Highway 11, between the City of Moncton and the City of Campbellton on the north shore. Now 15 years is a hell of a long time, and yet about 12 years ago now, the premier of that province in a public meeting agreed that it was a priority. The federal Ministry of Transport agreed, the Minister of DREE—everybody was moving in the same project thrust for the design of planning of the highway and the final expenditure of the dollars. Yet there are a number of sections within that highway that are not as yet completed today. Now that of course remains an issue and a controversy, but I just wanted to learn from you whether you are up to speed on this project, and what type of co-ordination there will be to ensure that the sections, for example, between the Charlo and Belledune areas in the northern area will be completed, built to Trans-Canada limited access highway specifications.

The Chairman: Include the Chatham area in your question, Mr. Harquail, please.

Mr. Harquail: With great respect to the Chairman, that important part of New Brunswick as well. On our way from Campbellton through Moncton, that Miramichi area, which, as I say, was to be built 12 to 15 years ago, and over \$100 million that we know about of federal money has gone in—I will not comment on the contribution on the provincial side—obviously that is a priority item, it is a major issue. I wanted to learn this morning about how you see that project. When do you anticipate it will be included in the budget to be completed?

Mr. Mulder: Even in the current agreement we have in New Brunswick, the agreement that was signed last January, there is provision that—I do not know the exact numbers—a sizable amount of that money would be available for the completion of various projects along Route 11. I would be the first to admit that that will not lead to the full completion of that whole road. What we have been doing with New Brunswick is going at the most critical pieces from time to time. So every time we have a vote from DREE before us, before 1978, I believe, and since then, through phase one of our highways agreement, and now phase two, we have been allocating within that overall agreement funds for specific projects to improve Route 11, either by improving the current road or by even in some cases by-passing them and so on.

[Traduction]

Ainsi, il y a un mois, j'ai passé une demi-journée, environ cinq heures, à informer les nouveaux coordinateurs fédéraux du développement économique pour les provinces Atlantiques de ce que nous faisons dans ces provinces. Les coordinateurs nous ont également informés. Comme je l'ai dit, cela a conduit à une entente prévoyant que l'on incluerait des données concernant le transport dans les plans de développement. Nous aurons une autre séance du genre au début de l'année prochaine lorsqu'ils auront terminé leurs plans en matière de transport.

M. Harquail: J'aimerais vous faire comprendre pourquoi je posais ces questions. Dans le nord du Nouveau-Brunswick, comme vous le savez, on parle depuis 15 ans de terminer la construction de la route principale, la route 11 entre Moncton et Campbellton sur la Côte Nord. Quinze ans, c'est beaucoup, et pourtant il y a 12 ans environ le premier ministre de cette province déclarait publiquement que la construction de cette route était une priorité. Le ministère des Transports fédéral était d'accord, de même que le ministre de l'Expansion économique régionale. Tout le monde était d'accord pour construire cette route et dépenser donc les fonds nécessaires. Cependant, il existe des tronçons qui ne sont toujours pas terminés. J'aimerais savoir si vous avez l'intention d'accélérer les choses et comment se fera la coordination pour s'assurer que certains tronçons, par exemple entre Charlo et Belledune, dans le nord seront construits pour tenir compte des caractéristiques de la Transcanadienne concernant l'accès limité à cette dernière.

Le président: Il faudrait également que la région de Chatham soit comprise dans votre question, monsieur Harquail.

M. Harquail: Et cette partie importante du Nouveau-Brunswick également. Je veux parler de cette route de Campbellton à Moncton, la région de la Miramichi, qui devait être construite il y a 12 ou 15 ans, pour laquelle on a dépensé plus de 100 millions de dollars—et je ne ferai pas de commentaire au sujet de la participation provinciale—il est certain que c'est une question importante et prioritaire. Que pouvez-vous nous dire de ces travaux? Quand estimez-vous que les fonds seront prévus au budget pour terminer la construction?

M. Mulder: Même dans l'entente actuelle que nous avons pour le Nouveau-Brunswick, l'entente qui a été signée en janvier dernier, on prévoyait que des montants considérables seraient destinés à compléter différents travaux le long de la route 11. Je serai le premier à admettre que cela ne permettra pas de terminer complètement la construction de la route. Ce que nous avons fait, c'est de nous attaquer aux tronçons les plus critiques de temps en temps. Ainsi, dans le cadre de nos ententes concernant nos routes, phase I et à l'heure actuelle phase II, nous avons prévu des fonds pour des travaux spéciaux destinés à l'amélioration de la route 11, qu'il s'agisse simplement d'améliorer la chaussée actuelle ou dans certains cas de construire une route de contournement.

[Text]

On the existing agreement, we will complete a number of other projects. I suppose both the province and we, and certainly other people in New Brunswick, will feel that there may be other ones that may be required to complete that highway up to the standards that people would like it to be. No decision has been made whether or not we will have another agreement after this one, which expires I think at the end of 1984 or 1985; and if so, if there is an agreement, how much money will be allocated to Route 11.

Mr. Harquail: So you have no hesitation in giving the assurances this morning that this is a priority and that co-ordination that I was referring to earlier not only can be utilized but is in place, and that we should see the ultimate completion in its totality of that road, which was committed to by both the federal and the provincial government, within a reasonable period of time?

Mr. Mulder: Mr. Harquail, just to make sure that it is on the record, what I have said is that we certainly think there is improved co-ordination on what is required in New Brunswick for overall economic development federally, and within that the transportation and highways component. Secondly, funds have been set aside in a number of agreements, including this one, progressively to improve Route 11. I am not at all sure whether or not in the future with subsequent agreements all of Route 11 will be upgraded. I suppose that is a view as to how much upgrading you think may be required versus what other people think may be required.

I would not want to leave the impression that some time in five years federal funds would be available to upgrade all of Route 11 up to the standards that currently exist, say, between Moncton and Chatham, because it may not be required. Maybe some parts do not need to have a whole new roadbed or to be by-passed completely, and so on.

• 1100

Mr. Harquail: I use as the basis the statement of the premier, who was the premier then and is the premier now, when he made the commitment that that highway would not just be upgraded, but would be completed to comparable Trans-Canada specifications as a limited access highway, which has not been met. There was that commitment by that government, as well as a subsequent commitment by the federal government.

Obviously the difficulty is that many major sections of that highway have not yet been completed. That is the work that remains to be done. Maybe you will want to comment. Mr. Bishop, who has just been recently appointed as the Minister of Highways in that province, has said that he is shifting now on his five-year plan, obviously because of the lack of dollars. What is your comment on that? Are you aware of his statement that he is . . . is he scrapping his—

Mr. Mulder: I was made aware of the fact that he may be reviewing his highways priorities because of a lack of money.

[Translation]

Pour ce qui est de l'entente actuelle, nous terminerons différents autres projets. Je suppose que la province, comme nous-mêmes, et certainement d'autres personnes au Nouveau-Brunswick, pensent que d'autres travaux devraient être faits pour que les routes soient d'un niveau acceptable. On n'a pas décidé si d'autres ententes seraient conclues après l'expiration de l'entente actuelle en 1984 ou 1985. On n'a pas décidé non plus des fonds qui seraient réservés à la construction de la route 11.

M. Harquail: Ainsi donc, vous n'avez aucune hésitation à nous donner l'assurance ce matin qu'il s'agit d'une priorité et que la coordination existe, que l'on devrait s'attendre à ce que la route soit terminée dans une période raisonnable, ce à quoi le gouvernement fédéral et provincial s'étaient engagés?

M. Mulder: Monsieur Harquail, je vais m'assurer que les choses soient dites de façon officielle: ce que j'ai dit, c'est qu'il y a certainement une coordination accrue dans l'évaluation des besoins du Nouveau-Brunswick en matière de développement économique global fourni par le gouvernement fédéral, développement qui implique évidemment la question du transport et des routes. Deuxièmement, j'ai dit que des fonds avaient été mis de côté dans le cadre de différentes ententes, y compris l'entente actuelle, fonds qui serviront à améliorer petit à petit la route 11. Je ne sais si à l'avenir, à la suite d'autres ententes, la totalité de la route sera améliorée. Je suppose que c'est une question également subjective et que tout le monde n'est pas d'accord sur ce que constitue une route améliorée.

Je ne voudrais pas donner l'impression que dans 5 ans des fonds fédéraux seront disponibles pour améliorer toute la route 11 comme c'est le cas à l'heure actuelle pour le tronçon entre Moncton et Chatham. En effet, de tels travaux ne sont peut-être pas requis et certaines parties n'ont peut-être pas besoin d'une toute nouvelle assiette ni d'être dédoublées par un détournement.

M. Harquail: Je me reporte à cet égard à la déclaration du premier ministre qui était premier ministre à l'époque et il l'est encore actuellement et qui s'est engagé à ce que la route soit non seulement améliorée mais à ce qu'elle soit comparable à la Transcanadienne c'est-à-dire qu'il s'agisse d'une route à accès limité. Cet engagement a donc été pris par le gouvernement provincial et le gouvernement fédéral s'est engagé par la suite.

Le problème est évidemment que de nombreux tronçons importants de cette route n'ont pas encore été terminés. Quels sont vos commentaires à cet égard? M. Bishop, qui vient d'être nommé ministre de la Voirie de la province, a dit qu'il devait modifier son plan quinquennal à cause d'un manque évident de fonds. Quel est votre commentaire? Étiez-vous au courant de sa déclaration, étiez-vous au courant du fait qu'il revient sur . . .

M. Mulder: Je suis au courant du fait qu'il pourrait réviser ses priorités en matière de routes à cause d'un manque de

[Texte]

But we have a formal legal agreement with the Province of New Brunswick that includes a number of projects for Route 11, and he will not get the money unless they put up their share of projects for Route 11. So we assume that since they entered into this agreement, and they are very appreciative of the fact that we allocated money to it, those projects will be completed within the time of the agreement. Certainly, federally we have also been instrumental in making sure that more money would go into Route 11 than normally would have been the case.

The Chairman: Your final question, Mr. Harquail.

Mr. Harquail: Thank you, Mr. Chairman.

We all await that day, and I hope that your comments this morning will translate into the completion of that highway.

Thank you, Mr. Mulder.

Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Harquail.

Mr. McDermid, please.

Mr. McDermid: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Mulder, welcome.

On July 27, 1981 the present minister issued a press release that they were going to wipe out 19% to 20% of VIA rail passenger service. Since that time, our party put together a task force and issued a report, as did the Senate Transport Committee. They were, in their recommendations, relatively close in some of the conclusions they came to. I would like to ask you what has been done in your department with the Senate report. Have you examined it? Have you issued any kind of a report on those recommendations? If so, are you prepared to make them public?

The Chairman: Mr. Mulder.

Mr. Mulder: Mr. Chairman, Mr. McDermid, yes, we have assessed the Senate report, and a number of recommendations have been taken into account on the draft discussion paper that was referred to earlier. A number of things that the Senate committee is recommending we are incorporating into the discussion paper. We think, in a number of instances, that a lot of those recommendations have merit. So whenever the discussion paper is completed and approved by Cabinet and referred to this committee and so on, I think you will see in there that a number of the ideas and suggestions from the Senate committee are being incorporated.

[Traduction]

fonds. Cependant, nous avons une entente formelle avec la province du Nouveau-Brunswick qui comprend un nombre de travaux se rapportant à la route 11 et le ministre de la Voirie du Nouveau-Brunswick n'obtiendra pas l'argent à moins qu'il ne contribue la part provinciale à la construction de la route 11. Ainsi donc, nous tenons pour acquis, étant donné que la province a conclu cette entente avec nous et qu'elle apprécie le fait que nous ayons réservé les fonds à cet usage, nous tenons donc pour acquis que ces travaux seront terminés dans les délais prévus par l'entente. Il est certain que le gouvernement fédéral est intervenu également pour s'assurer que des fonds plus importants que d'habitude soient consacrés aux travaux de la route 11.

Le président: C'est votre dernière question, monsieur Harquail.

M. Harquail: Merci, monsieur le président.

Nous attendons tous ce grand jour et j'espère que vos commentaires de ce matin se traduiront en quelque chose de concret et que nous verrons la construction de la route terminée d'ici peu.

Merci, monsieur Mulder.

Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Harquail.

Monsieur McDermid.

M. McDermid: Merci, monsieur le président.

Je vous souhaite la bienvenue, monsieur Mulder.

Le 27 juillet 1981, le ministre actuel a émis un communiqué de presse concernant la suppression de 19 à 20 p. 100 des services ferroviaires voyageurs de VIA Rail. Depuis cette époque, notre parti a constitué une équipe spéciale et publié un rapport comme c'est le cas également pour le Comité des transports du Sénat. En fait, nos recommandations se rapprochaient beaucoup des conclusions auxquelles était arrivé le Comité du Sénat. J'aimerais savoir ce que votre ministère a fait des recommandations du rapport sénatorial? L'avez-vous étudié? Avez-vous rédigé un rapport à la suite de votre lecture? Si tel est le cas, pourriez-vous le rendre public?

Le président: Monsieur Mulder.

M. Mulder: Monsieur le président, M. McDermid, nous avons étudié le rapport du Comité sénatorial et nous avons tenu compte de certaines de ses recommandations dans le document de travail dont on a parlé précédemment. Nous incorporons différentes recommandations du Comité sénatorial dans notre document. Nous estimons que beaucoup de ces recommandations sont bien fondées. Ainsi donc, quand ledit document sera terminé, lorsqu'il aura reçu l'approbation du cabinet et lorsqu'il sera renvoyé au Comité pour étude, vous pourrez en prendre connaissance et vous verrez qu'un certain nombre d'idées et de suggestions qui sont déjà contenues dans le Comité sénatorial ont été incorporées à celui-ci.

[Text]

Mr. McDermid: So your input is going to be through the VIA Rail report or discussion paper, and you are not prepared to tell us what your recommendations are today?

Mr. Mulder: We have assessed them, and as I said in a number of instances, we at the officials level think that a number of those ideas have a considerable degree of merit. For example, there is the proposal for having a much better legislative base for VIA; or a much better process, for example, for contract negotiations; a better procedure, for example, in terms of deciding—by the CTC and others—as to what the level of service should be and what the route structure should be. All those ideas, I think, we all respond to favourably.

The Chairman: They have all been included in previous reports from this committee.

Mr. Mulder: Yes, they have been, and by a number of other parties and organizations as well.

Mr. McDermid: Let me ask you this: what are your recommendations on public hearings before any decisions are made? Do you support that?

Mr. Mulder: The government has always supported that. Indeed, even last year the decisions were based on earlier decisions by the CTC that had been based on public hearings.

The Chairman: I think too, Mr. McDermid, there is a commitment from the minister that that discussion paper will be referred to this committee.

Mr. McDermid: I realize that, yes.

The Chairman: That should give us an opportunity for public input as well.

Mr. McDermid: I realize that. I just wanted to find out if the department had, in fact, gone into the report in any detail, and to try to find out what their position would be.

Mr. Mulder: We have, sir.

Mr. McDermid: To another subject, but still with VIA Rail: there is some talk of the repair work that is being done, out west and in Montreal—the Transcona operation.

• 1105

There is some review being done as to projected workload for Transcona. There have been some figures thrown around which if accurate would eliminate a great deal of the maintenance work and repair work done out in Winnipeg.

Has that study the minister talks about been completed; and if so, what are the findings of it?

Mr. Mulder: Mr. Chairman, that work is still going on between CN and VIA Rail as to what the workload requirement will be for maintenance, cleaning and overhaul in western Canada, particularly in Winnipeg, and the impact it might have on the Transcona shop.

[Translation]

M. McDermid: Donc, vous allez vous exprimer dans le rapport et le document de travail concernant VIA Rail et vous n'êtes pas prêt à nous dire aujourd'hui quelles seront vos recommandations?

M. Mulder: Comme je l'ai dit de nombreuses fois, les fonctionnaires estiment qu'un certain nombre de recommandations sont intéressantes. Par exemple, améliorer la base législative de VIA Rail, améliorer le processus de négociations collectives, améliorer la façon dont la CCT et d'autres organismes décident du niveau de service et du réseau. Nous sommes tous d'accord sur de telles idées.

Le président: Ces idées figuraient d'ailleurs dans des rapports antérieurs rédigés par ce Comité.

M. Mulder: Oui, ces idées émanaient également de beaucoup d'autres personnes et organisations.

M. McDermid: Que recommandez-vous en ce qui concerne des audiences publiques avant toute prise de décision? Êtes-vous en faveur de telles audiences?

M. Mulder: Le gouvernement a toujours été en faveur d'audiences publiques. En effet, même l'année passée, les décisions ont été basées sur des décisions antérieures prises par la CCT, décisions qui se basaient sur des points de vue exprimés lors d'audiences publiques.

Le président: Je crois également, monsieur McDermid, que le ministre s'est engagé à ce que le document de travail soit soumis à notre Comité.

M. McDermid: Je m'en rends compte, oui.

Le président: Cela devrait nous donner la possibilité de faire participer le public également.

M. McDermid: Je m'en rends compte. Je voulais simplement savoir si le ministère s'était penché en détail sur le rapport et quelle était sa position.

M. Mulder: Nous avons étudié le rapport.

M. McDermid: J'aimerais maintenant passer à une autre question qui se rapporte cependant encore à VIA Rail: C'est au sujet de la question des réparations qui sont faites dans l'Ouest et à Montréal, je veux parler de Transcona.

On procède à l'heure actuelle à une évaluation de la charge prévue de travail de Transcona. Si certains chiffres dont on a parlé sont exacts, beaucoup de travail d'entretien et de réparation fait à l'heure actuelle à Winnipeg sera éliminé.

L'étude dont parle le ministre est-elle terminée? Quels en sont les résultats?

M. Mulder: Monsieur le président, le travail continue entre CN et VIA Rail pour savoir quelle charge de travail sera requise pour l'entretien, le nettoyage et la réparation dans l'Ouest du Canada, particulièrement à Winnipeg et l'impact que cela pourrait avoir sur les ateliers de Transcona.

[Texte]

The work has not been completed. I think the minister is expecting reports reasonably soon from both CN and VIA Rail as to what the decision will be and how much of the maintenance, cleaning, overhaul and so on will be done in the future by VIA Rail in Winnipeg.

Mr. McDermid: You say "soon". "Soon" has very many definitions with this government. What is your definition of "soon"?

Mr. Mulder: I am not familiar with the exact status of it, but some time in the next month or so I think VIA Rail and CN should have completed those discussions.

Mr. McDermid: Do you think we will have an answer before Christmas, then?

Mr. Mulder: The decisions have to be made in part because of the operating and capital requirements for VIA Rail for next year, and I know—and Mr. Franche will probably elaborate on it next week—they are actively working on a maintenance agreement with CN on a number of aspects of the work CN does for VIA Rail.

Mr. McDermid: There are figures of 95% of the work being done in Montreal and 5% being done in the west. Is that an accurate figure, to your knowledge?

Mr. Mulder: I have not heard that figure used, sir.

Mr. McDermid: You have not? It was used in the House the other day with the minister. I am surprised.

Mr. Mulder: I am not on top of the details going on between VIA and CN and so on, but I have not heard anything along that line is being considered. It may very well be; I have not heard it.

Mr. McDermid: Okay. You are not aware of that kind of balance in the maintenance, in the discussions that have been going on?

Mr. Mulder: No, but that is an operational issue between VIA and CN, and I am not on top of all the operational issues. Perhaps Mr. Franche next week might be able to give you more facts on that.

Mr. McDermid: Okay. The minister recently announced, as I understand it—the way they play with figures over there, I am not sure—an additional \$400 million to be spent on rail transport. Can you tell me how that is going to be disbursed and where they are going to spend that money? Is that part of the double tracking?

Mr. Mulder: The Minister of Finance announced, as part of his statement on the economy, up to \$400 million would be allocated for what we call the western rail initiative, and also for the possible extension beyond December 31 for the capital cost allowance income tax provisions for the railways, for capital expenditures. So the money is set aside for those.

[Traduction]

Le travail n'est pas terminé. Je crois que le ministre s'attend à obtenir le résultat des rapports assez rapidement à la fois de CN et de VIA Rail au sujet de la décision qui sera prise concernant l'entretien, le nettoyage, la réparation etc. qui seront faits à l'avenir par VIA Rail à Winnipeg.

M. McDermid: Vous dites «rapidement». Ce mot a de nombreuses exceptions au sein du gouvernement. Quelle est votre définition de ce mot?

M. Mulder: Je ne suis pas au courant de l'état précis des travaux, mais je suppose que VIA Rail et CN devraient avoir terminé les discussions au cours du prochain mois.

M. McDermid: Croyez-vous alors que nous aurons une réponse avant Noël?

M. Mulder: Les décisions devront être prises pour définir quels sont les besoins d'exploitation et les besoins budgétaires de VIA Rail pour l'année prochaine et je sais que VIA travaille très activement à une entente d'entretien avec le CN sur différents aspects du travail fourni par le CN pour VIA. Monsieur Franche pourra certainement vous donner plus de détail la semaine prochaine.

M. McDermid: On entend dire que 95 p. 100 du travail est fait à Montréal et 5 p. 100 dans l'Ouest. Est-ce là un chiffre exact à votre connaissance?

M. Mulder: Je n'ai pas entendu parler de ces chiffres.

M. McDermid: Vraiment? On en a parlé au ministre l'autre jour en Chambre. Je suis surpris.

M. Mulder: Je ne sais pas en détail tout ce qui se passe entre VIA et CN mais je n'ai pas entendu dire que l'on songeait à une telle possibilité. C'est possible, mais je n'en ai pas entendu parler.

M. McDermid: Bien. Vous n'avez pas entendu parler de ces chiffres respectifs au cours des discussions?

M. Mulder: Non, mais c'est une question d'exploitation qui relève de VIA et du CN et je ne suis pas au courant de toutes ces questions. Peut-être M. Franche pourra-t-il vous donner plus de détails la semaine prochaine.

M. McDermid: Très bien. Le ministre a annoncé récemment—si je comprends bien, et si je peux interpréter les chiffres avec lesquels on joue pas mal—le ministre a donc annoncé récemment que 400 millions de dollars supplémentaires seraient consacrés au transport ferroviaire. Pourriez-vous me donner une idée de la façon dont ces fonds seront répartis et où? Est-ce que cela tient compte du dédoublement des voies?

M. Mulder: Le ministre des Finances a annoncé dans le cadre de sa déclaration sur l'économie que 400 millions de dollars au maximum seraient réservés à ce que nous appelons l'initiative ferroviaire dans l'Ouest et également à la prolongation après le 31 décembre des dispositions de l'impôt sur le revenu concernant les frais de premier établissement pour les frais d'immobilisation des chemins de fer. Ainsi donc les fonds ont été réservés dans ce but.

[Text]

Part of the money will go to add to the \$3.2 billion the government announced in February for the western transportation initiative. So part of that money will go towards that, and some of the money will also, then, be set aside to allow the Department of Finance, subject to completion of negotiations, to extend the capital cost allowance provisions beyond December 31. So it is for both those items.

Mr. McDermid: Is there a breakdown available of how that \$3.2 billion plus \$400...? You keep saying up to \$400 million. I like that, up to \$400 million; \$1 is up to \$400 million.

Mr. Mulder: That is what the statement says.

Mr. McDermid: Is there a breakdown? Do you have available, or can you get for us, any kind of fact sheet that can be appended to the proceedings as to how that \$3.6 billion is going to be disbursed, and when?

Mr. Mulder: This is currently being finalized. My minister is now in the process of discussing with his Cabinet colleagues, informally and formally through memoranda to the Cabinet, as to what the final decisions will be by the government on the western rail transportation initiative. Whenever that decision is made, prior to the press release on a policy statement, we will provide a detailed breakdown of all the funds, the \$3.2 billion and the \$400 million on top of that, as to where they will go.

Mr. McDermid: The Finance Minister announced an extension of \$100 million capital cost allowance if the Crow situation gets straightened out. Is that part of the \$400 million?

• 1110

Mr. Mulder: Yes, but it is tied in with the Crow negotiations and the final decisions by the government on that, but it also would be available, particularly to CP, for capital expenditures elsewhere in the country because it is being used wherever they make capital improvements. Since most of the capital improvements by CP will be, over the next 10 years, in the west, it will allow CP to accelerate some investments in the west in particular.

Mr. McDermid: But it is part of that \$400 million.

Mr. Mulder: Yes, it is. It is part of that \$400 million.

Mr. McDermid: Okay. Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Mulder: If I may, just some cases. The decision has not been made yet as to how long the capital cost allowance should be extended, whether it be for one year, four years or five years. So if the extension is only made, for example, for two years, then it might be less than \$100 million. If it were for five years, it might be a little more. It also depends on the rate at which CP invests, because they only earn those tax credits when they spend money. So the \$100 million is very much an estimate.

[Translation]

Une partie de ces fonds s'ajouteront aux 3.2 milliards de dollars que le gouvernement a annoncés en février dans le cadre de son initiative de transport dans l'Ouest. L'autre partie des fonds permettrait au ministère des Finances une fois les négociations terminées de prolonger les dispositions concernant les frais de premier établissement au-delà du 31 décembre.

M. McDermid: Pourrait-on avoir une répartition de la façon dont ces 3.2 milliards de dollars plus 400... vous parlez toujours de 400 millions de dollars au maximum, cela me fait rire car un dollar entre également dans cette catégorie.

M. Mulder: Je répète ce que dit la déclaration.

M. McDermid: Avons-nous une répartition? Auriez-vous une fiche de renseignements que l'on pourrait annexer aux délibérations sur la façon dont ces 3.6 milliards de dollars seront répartis et quand?

M. Mulder: Cette question est à l'étude à l'heure actuelle. Mon ministre discute de celle-ci avec ses collègues du Cabinet, de façon officielle également par le truchement de mémoires au Cabinet, afin d'arriver à une décision finale sur la question de cette initiative en matière de transport ferroviaire dans l'Ouest. Dès que la décision sera prise, avant un communiqué sur la politique en la matière, nous fournirons une ventilation détaillée de tous les fonds et de leur utilisation; je veux parler des 3.2 milliards de dollars et des 400 millions de dollars supplémentaires.

M. McDermid: Le ministre des Finances a parlé d'un supplément de 100 millions de dollars concernant les fonds de premier établissement une fois la situation du Pas-du-nid-du-Corbeau réglée. Est-ce que ces 100 millions de dollars font partie des 400 millions de dollars vous avez parlé?

M. Mulder: Oui, mais cela est lié aux négociations du-Nid-du-Corbeau et dépendra des décisions que le gouvernement prendra en définitive. Quoiqu'il en soit, le CP en particulier pourra s'en servir pour ses immobilisations de capitaux ailleurs dans le pays puisque c'est la raison-d'être de ce fonds. Comme la plupart des investissements du CP au cours des 10 prochaines années se feront dans l'Ouest, cela permettra au CP d'accélérer ses investissements, dans l'Ouest en particulier.

M. McDermid: Mais cela fait partie de ces 400 millions de dollars.

M. Mulder: Oui. Cela fait partie de ces 400 millions de dollars.

M. McDermid: Très bien. Merci, monsieur le président.

M. Mulder: Si vous le permettez, je peux vous citer quelques exemples. On n'a pas encore décidé de la période de prolongation de la déduction sur les investissements, il peut s'agir d'un an, de quatre ans, de cinq ans. Si cette prolongation est accordée, par exemple pour deux ans, cela peut représenter moins de 100 millions de dollars. Si par contre il s'agissait de cinq ans, ce pourrait être un peu plus. Cela dépend également du rythme des investissements du CP car ces crédits d'impôt

[Texte]

Mr. McDermid: Yes, okay.

The Chairman: Thank you, Mr. McDermid.

Mr. Turner:

Mr. Turner: Mr. Mulder, how long have you been in your present position?

Mr. Mulder: Since August 1 of this year.

Mr. McDermid: He knows everything, Charlie; give it to him.

Mr. Turner: What is your background before that, and also your officials'?

Mr. Mulder: I do not know how far back you want to go. Just very briefly, I am a native of the Netherlands. I moved to Canada with the whole family in 1956 to New Brunswick and was educated there and worked there. I worked for the Province of Nova Scotia and the Province of New Brunswick. In 1971 I joined the federal civil service. I worked in DREE until 1975, and since the fall of 1975 I have been employed in the Department of Transport.

Mr. Turner: You have never worked in a trucking organization, a railroad or a bus company?

Mr. Mulder: No, sir—

Mr. Turner: No practical experience?

Mr. Mulder: I have had practical experience, but not in the operation side of a railway or trucking business, no. I have not, sir, no.

Mr. Turner: And your other two officials?

Mr. Mulder: Perhaps they could speak for themselves.

The Chairman: Mr. Tittley.

Mr. Tittley: My background stems from 1961 to 1972 in a bus organization, and then I spent one year in a trucking organization as director-general. Then I went to the CTC, where I worked in the subsidy or economic analysis section of rail passenger services. Then I went back to the bus industry for three years, and in 1981 I joined Transport Canada in my present position.

Mr. Turner: And the other gentleman?

Mr. Denis Pratt (Director General, Surface Policy, Planning and Urban Programs, Transport Canada): I have been with the department for 12 years, eight of which have been in the Surface Transportation Administration. Prior to that I was in the navy for 22 years.

Mr. Turner: Nobody has had actual rail experience?

Mr. Mazankowski: Nobody has driven a train, Charlie.

[Traduction]

n'interviennent que lorsque l'argent est dépensé. Par conséquent, 100 millions de dollars c'est une simple évaluation.

M. McDermid: Très bien.

Le président: Merci, monsieur McDermid.

Monsieur Turner.

M. Turner: Monsieur Mulder, depuis combien de temps occupez-vous votre poste?

M. Mulder: Depuis le 1^{er} août de cette année.

M. McDermid: Il sait tout, Charlie, il faut le concéder.

M. Turner: Et que faisiez-vous avant, ainsi que vos collègues?

M. Mulder: Je ne sais pas jusqu'où vous voulez que je remonte. Très rapidement, je suis né aux Pays-Bas. Je suis arrivé au Canada avec toute ma famille en 1956; nous nous sommes installés au Nouveau-Brunswick où j'ai fait mes études et où j'ai commencé à travailler. J'ai travaillé pour la province de Nouvelle-Écosse et pour le Nouveau-Brunswick. En 1971, je suis entré dans la Fonction publique fédérale. J'ai travaillé pour le MEER jusqu'en 1975 et, depuis l'automne 1975 je suis au service du ministère des Transports.

M. Turner: Et vous n'avez jamais travaillé pour une entreprise de transport, par camion, chemins de fer ou autobus?

M. Mulder: Non, monsieur . . .

M. Turner: Aucune expérience pratique?

M. Mulder: J'ai une expérience pratique, mais non de l'aspect opérationnel des chemins de fer ou des transports par camions, non, monsieur.

M. Turner: Et vos deux collègues?

M. Mulder: Je vais les laisser parler.

Le président: Monsieur Tittley.

M. Tittley: J'ai commencé par travailler dans une entreprise d'autobus de 1961 à 1972; ensuite j'ai été directeur général d'une entreprise de camionnage pendant un an. Je suis ensuite passé à la CCT où j'ai travaillé au département des subventions ou de l'analyse économique des services de transport de passagers par chemins de fer. Je suis revenu aux autobus pendant trois ans, et en 1981, je suis entré à Transports Canada où j'ai occupé le poste que j'occupe encore.

M. Turner: Et votre troisième collègue?

M. Denis Pratt (directeur général, Politique des transports de surface, planification et programmes urbains, Transport Canada): Je suis au ministère depuis 12 ans, dont huit à l'administration des transports de surface. Avant cela j'ai passé 22 ans dans la marine.

M. Turner: Personne parmi vous n'a une expérience directe des chemins de fer?

M. Mazankowski: Charlie, aucun d'entre eux n'a conduit un train.

[Text]

Mr. Turner: Okay. Do you ever consult with the employees—the trainmen, the engine men, the conductors—about what is going on in the railroads of Canada today?

Mr. Mulder: Yes, sir, I do.

Mr. Turner: And what do they tell you?

Mr. Mulder: Through my wife—I have two brothers-in-law, for example, who work in Moncton; I see them regularly and we talk about, say, how CN runs its business and so on, along that line, but that is more through social experience. We certainly do deal, for example, with the railway labour unions, Mr. Abbot and others, and talk about what is going on.

Mr. Turner: I am not talking about the unions; I am talking about the employees who actually run trains.

Mr. Mulder: We have discussions with the railways, with VIA and CN-CP.

Mr. Turner: I am not talking about that; I am talking about the employees who run the trains.

Mr. Mulder: No.

Mr. Turner: These are the guys who know, sir.

Mr. Mulder: I do meet them in a number of quarters, but officially I do not have direct dealings with them on a regular basis. No, I do not.

Mr. Turner: Well, I would suggest, sir, that you talk to them, because I do not think anybody knows what the hell is going on with the railroads today. I made a call last August to the CTC. They were installing hot-box detectors between Komoka and Bradford, a distance of 70 miles. These trains will now run with no visible inspection by anybody, and the CNR had CNR employees, operators, agents, at Woodstock station who looked over the trains. So they took them off and replaced them with VIA Rail employees who do nothing but sell tickets, and I understand they are making exactly the same dollars and cents per week. The CTC said, oh, the hot-box detectors; that is just like soy spread. Well, last Saturday we had a train that went 15 miles east of Sarnia; it went by a hot-box detector 15 miles east of the derailment and it failed to pick up any sign the box was heating up.

How can you run trains 70 miles without a visible inspection, going through built-up areas, cities and towns? And this one that spilled last Saturday was a toxic chemical train. Now, this is what is going on. If you talk to the employees, they say they are laying off car men right across Canada, CPR and CNR. They are storing cars all over Canada. Does it not make sense that you repair the cars when things are slow so that when business picks up, you are ready to go? This is what is going on, but nobody gives a damn what is going on with the railways. Get rid of the service, get rid of the employees and let it go to hell.

[Translation]

M. Turner: D'accord. Vous arrive-t-il de consulter les employés, les cheminots, les machinistes, les conducteurs, de leur demander comment ils voient l'exploitation des chemins de fer au Canada?

M. Mulder: Certainement, oui.

M. Turner: Et que vous disent-ils?

M. Mulder: Et bien, grâce à ma femme, j'ai deux beaux-frères qui travaillent à Moncton; je les vois régulièrement et nous parlons par exemple, de la façon dont le CN est dirigé, mais dans l'ensemble l'expérience que j'ai peut être qualifiée de sociale. Par exemple, nous avons des contacts avec les syndicats de cheminots, M. Abbot, d'autres personnes, et nous parlons de la situation.

M. Turner: Je ne vous parle pas des syndicats, mais des employés qui font marcher les trains.

M. Mulder: Nous avons des discussions avec les chemins de fer, avec les gens de Via et du CN-CP.

M. Turner: Je ne vous parle pas de cela; je vous parle des employés qui font marcher les trains.

M. Mulder: Non.

M. Turner: Ce sont ces gens-là qui savent, pourtant.

M. Mulder: J'ai de nombreuses occasions de les rencontrer, mais pas officiellement, pas d'une façon régulière, non.

M. Turner: Et bien je pense que vous auriez tout intérêt à leur parler parce que personne ne sait vraiment à l'heure actuelle ce qui se passe dans les chemins de fer. En août dernier j'ai téléphoné à la CCT; ils étaient en train d'installer des détecteurs de boîtes chaudes entre Komoka et Bradford, un trajet de 70 milles. Ces trains-là vont maintenant fonctionner sans être soumis à la moindre inspection alors qu'auparavant il y avait des employés du CN, des agents d'exploitation, de la gare de Woodstock qui inspectaient les trains. Maintenant, ils ont été remplacés par des employés de Via qui se contentent de vendre des billets et, pourtant, ils gagnent exactement le même salaire par semaine. La CCT invoque ces fameux détecteurs de boîtes chaudes, mais c'est une bien mauvaise excuse; samedi dernier il y a un train qui est allé à 15 milles à l'est de Sarnia, qui est passé sur un de ces détecteurs à 15 milles à l'est du point de déraillement sans que la boîte chaude soit le moins détectée.

Comment pouvez-vous accepter qu'un train parcourre 70 milles, à travers des régions habitées et des villes, sans la moindre inspection visuelle? Et ce qui a été déversé samedi dernier, ce sont des substances chimiques toxiques. Voilà ce qui se passe. Si vous parlez aux employés, ils vous diront que des cheminots sont mis à pied dans tout le Canada, au CN et au CP. Des wagons sont entreposés dans tout le Canada. Est-ce qu'il ne serait pas logique de profiter d'un ralentissement des affaires pour réparer les wagons pour qu'ils soient prêts à fonctionner le moment venu? Voilà la situation actuelle, mais les gens se fichent complètement de ce qui se passe aux chemins de fer. Bazardez tout, supprimez le service, renvoyez les employés.

[Texte]

• 1115

Also, last August I called Mr. Pepin's office regarding a turbo train that was going to be cut off. The LRC trains could not run at maximum speed because the track was not in good shape. Mr. Benjamin and I have been telling you this for 15 years. Furthermore, they were having brake problems. So after about a week they came back and said they were not sure. About two weeks later it was in the paper, exactly what I said. I received a call from Montreal, I will admit that, but I am not telling you from whom.

Now, this is what is going on, so you must know what is going on in the Canadian National and the Canadian Pacific Railway. The employees call me all the time and say that this is going on, but nothing happens to correct the situation. So how can you operate your office without talking to the employees who know exactly what is going on day after day?

Mr. Mulder: With all due respect, sir, I appreciate your concern and I think that it is shared by a number of people, including us, but at the same time I also would assume that you would not expect us to operate the railways, because that is not our responsibility; but we certainly should be aware of it.

Mr. Turner: The railroads do not have any responsibility, I will tell you that.

Mr. Mulder: I am aware of the fact that our minister has had discussions with senior officers of CN and CP to make sure that the trains are operated better, that essential maintenance and safety rules are not being sacrificed in the light of restraint, cost-cutting measures and so on. So that is under way, particularly in the LRC. I am aware—and again perhaps Mr. Franche could give you more details on this—that Bombardier, CN, CP and VIA are actively looking at it and making sure that the LRCs can operate up to optimum performance so that the equipment we have purchased will be operated in the right kind of conditions and there will not be any problems with track, with brake systems, with banking systems, et cetera, which from time to time I guess we have had difficulties with.

Mr. Turner: Do you contact the CTC to see how many new inspectors they have hired in the last six months?

Mr. Mulder: Yes.

Mr. Turner: How many of them have they hired?

Mr. Mulder: I am not aware of exactly how many they have hired, but I know that they are . . .

Mr. Turner: What do they do? I just talked to a conductor here last Saturday and he said that in 12 miles he stopped seven times for sticking brakes after leaving Sarnia.

Mr. Mulder: I cannot answer, sir, as to how much the CTC is doing on that.

[Traduction]

En août dernier, j'ai téléphoné au bureau de M. Pepin au sujet d'un turbo-train qui devait être supprimé. Les trains LRC ne pouvaient fonctionner à la vitesse maximum à cause de l'état des voies. M. Benjamin et moi-même ne cessons de vous répéter la même chose depuis 15 ans. De plus, il y avait des problèmes de freins. Au bout d'une semaine environ, on m'a rappelé pour me dire qu'on ne savait pas très bien. Deux semaines plus tard, on a parlé dans les journaux, exactement de ce que j'avais dit. J'ai reçu un coup de téléphone de Montréal, je le reconnais, mais je ne vous dirai pas de qui.

Voilà donc la situation et je suis certain que vous devez savoir ce qui se passe au Canadien National et au Canadien Pacifique. Les employés m'appellent sans arrêt pour me parler de ce qui se passe mais personne ne songe à redresser la situation. Comment pouvez-vous mener votre bureau sans parler aux employés qui savent exactement quelle est la situation chaque jour?

M. Mulder: Monsieur, je comprends fort bien vos préoccupations et je pense qu'elles sont partagées par un grand nombre de personnes, dont nous faisons partie, mais en même temps j'imagine que vous ne vous attendez pas à ce que nous dirigions les chemins de fer; ce n'est pas notre responsabilité, mais évidemment, ça ne devrait pas nous empêcher de savoir ce qui s'y passe.

M. Turner: Les chemins de fer n'ont aucune responsabilité, c'est une chose que je peux vous dire.

M. Mulder: Je sais bien que votre ministre a discuté avec les dirigeants du CN et du CP de façon à améliorer le fonctionnement des trains; ils ont voulu s'assurer que les règles essentielles d'entretien et de sécurité ne sont pas sacrifiées au nom des restrictions, des contraintes budgétaires, etc. Ces discussions se poursuivent, en particulier au sujet du LRC. Je sais bien, et là encore M. Franche pourra vous donner plus de détails à ce sujet, que la compagnie Bombardier, le CN, le CP et VIA étudient activement la situation pour que le LRC fonctionne au maximum de ses capacités; ils reconnaissent que pour y parvenir le matériel que nous avons acheté doit être utilisé dans de bonnes conditions, qu'il faut supprimer les problèmes causés par les voies, les systèmes de freinage, l'état des talus, etc., qui posent tous périodiquement des problèmes.

M. Turner: Est-ce que vous avez demandé à la CCT combien de nouveaux inspecteurs avaient été engagés depuis six mois?

M. Mulder: Oui.

M. Turner: Combien?

M. Mulder: Je ne sais pas exactement combien ont été engagés, mais je sais que . . .

M. Turner: Qu'est-ce qu'ils font? Samedi dernier, je parlais avec un conducteur qui m'a dit que sur une distance de 12 milles il fut arrêté sept fois après avoir quitté Sarnia parce que ses freins se bloquaient.

M. Mulder: Je ne saurais pas vous dire ce que la CCT fait dans ce domaine.

[Text]

Mr. Turner: The problem is that it has been going on for 15 years. Mr. Benjamin and I have been screaming and hollering and nothing has happened. In fact, it is getting worse. If you talk to employees of VIA, or passengers, they say that they were two hours, three hours, four hours late. People want to know why the hell are we pouring the money in if we do not have the service.

Mr. Mulder: I have been using the rail passenger service quite regularly for a number of years. Twice in the last month I have been on a train where once it was an hour late and the other time an hour and a half late. I did contact VIA, asking what the problems were, why the cars broke down. One delay was due to a braking system. They had to get in some new part so we had to sit on the track and wait. I know that certainly VIA management is very concerned about that, and part of it is due to the old equipment they have.

Mr. Turner: CNR is laying off all their repair staff, that is the reason you have the problems. So surely to God when you are running a transportation system your job is to transport goods and people, period, in the fastest, cheapest method. But we are not doing it.

Mr. Mulder: That is certainly the responsibility of CN and CP.

Mr. Turner: Your department is terrible, sir, and it is getting worse. And I do not care: you can take it back to the minister, because I have told him myself what I think of his department.

Mr. Mulder: Yes, I am aware of that.

Mr. Turner: You are hoodwinking the public, and you are doing it with public money.

Thank you, sir.

The Chairman: Thank you, Mr. Turner.

An hon. Member: That was very good, Charlie.

Mr. Mazankowski: Those were cutting words, coming from a Liberal.

The Chairman: I understood that you banned any political statements from this committee, Mr. Mazankowski, but I am not sure I can enforce it.

Mr. McKnight, do you think you can follow that act?

Mr. McKnight: No, I will be much kinder, Mr. Chairman.

Mr. Turner: That is where the problem is.

Mr. McKnight: The problem develops with age, I am sure, and experience.

[Translation]

M. Turner: C'est un problème qui existe depuis 15 ans. M. Benjamin et moi-même nous nous époumonons et rien ne se fait. En fait, la situation s'aggrave. Si vous parlez aux employés de VIA, ou même aux passagers, ils vous diront tous que les trains arrivent deux heures, trois heures, quatre heures en retard. Les gens veulent savoir pourquoi nous déversons des torrents d'argent dans ces opérations pour un service inexistant.

M. Mulder: Je vous assure que je prends le train depuis des années; le mois dernier, j'ai pris le train deux fois; la première fois il a été en retard d'une heure, la deuxième, d'une heure et demie. J'ai téléphoné à VIA pour savoir d'où venait le problème, pourquoi les wagons avaient fait défaut. Dans un cas, c'était le système de freinage et ils avaient dû faire venir de nouvelles pièces pendant que nous attendions immobiles, sur la voie. Je vous assure que la direction de VIA est très préoccupée par cet état de choses et le problème vient, en partie, de la vétusté du matériel dont il dispose.

M. Turner: Le CN met à pied tout son personnel d'entretien, c'est là, la raison du problème. Parce qu'après tout, que diable, un système de transport est là pour transporter des biens et des personnes, point, et cela, le plus vite et le moins cher possible. Mais ce n'est pas ce que nous faisons.

M. Mulder: C'est effectivement la responsabilité du CN et du CP.

M. Turner: Votre ministère est déplorable, monsieur, et les choses continuent à se détériorer. Moi, ça m'est égal, vous pouvez le dire au ministre, parce que je lui ai déjà dit ce que je pense de son ministère.

M. Mulder: Oui, je le sais.

M. Turner: C'est une escroquerie contre le public, et tout cela avec l'argent du public.

Merci monsieur.

Le président: Merci, monsieur Turner.

Une Voix: Magnifique, Charlie.

M. Mazankowski: Particulièrement mordant, de la part d'un libéral.

Le président: Monsieur Mazankowski, je croyais que vous aviez interdit les déclarations politiques à ce Comité, mais je ne suis pas certain de pouvoir faire respecter cette résolution.

Monsieur McKnight, pensez-vous pouvoir suivre un tel exemple?

M. McKnight: Non, je serai beaucoup plus gentil, monsieur le président.

M. Turner: C'est justement le problème.

M. McKnight: Le problème, j'en suis convaincu, vient de l'âge et de l'expérience.

Mr. Turner: Well, at least I can go out and run a train.

M. Turner: Moi, au moins, je sais conduire un train.

[Texte]

Mr. McKnight: It just appears, Mr. Chairman, that some people become more frustrated.

I would like to ask along the line of some statements made by the Deputy Minister of Transport regarding an interim payment of around \$250 million, if I recall the statement, of public funds to cover grain hauling—losses incurred or alleged to have been incurred by the railroads—until the statutory rate is changed.

Could you comment on that, Mr. Mulder—under what authority this would be made; at what stage is the study of this interim payment, and if so, what responsibility will be placed on the railroads if that payment is made?

Mr. Mulder: Yes, I can comment on it, Mr. McKnight. We were authorized by Cabinet a few months ago to enter into discussions with the railways about a possible interim payment during the fiscal year 1982-83 for the losses that the railways are incurring on grain transportation during crop year 1982-83. This is part of the overall work that we are doing on the western grain transportation initiative, and as I indicated to, I think, Mr. McDermid, we are currently before Cabinet with the overall proposal on western grain transportation; and one of the decisions, hopefully, that will come out that is that provision might be made to allow the government to enter into specific agreements with CN and CP for interim payments for those losses during crop year 1982-83.

The way in which it is being done, if Cabinet decides, is through supplementary estimates and in the normal estimates through grants and contributions; and the arrangements that are being talked about are that those interim payments would only be made in return for specific commitments from the railways to undertake increased investment in western Canada. So the interim payments would be tied in only to those carrying grain, but also making sure that they accelerate the investment in western Canada during the 1983 calendar year.

Mr. McKnight: Well, then, I would be correct in assuming that there has not been any change in the department's attitude or the minister's attitude that there will be changes to the statutory rate for the movement of grain; I would assume under these statements made by the deputy minister and what you have just told me that there will be changes made on statutory grain movements.

Mr. Mulder: This is currently before Cabinet, and we think that sometime in the next month or two the government will come out with detailed decisions. The indication that I have is that the government is planning to introduce legislation into Parliament next year to amend the current legislation on the statutory grain rates; yes.

Mr. McKnight: So then the discussions that have been carried on amongst the task force and other groups, some opposed to the method of change that has been proposed in the Gilson report—you are telling me now that basically there is no longer any need to have those discussions; that the govern-

[Traduction]

M. McKnight: Monsieur le président, on dirait que certaines personnes deviennent de plus en plus frustrées.

Je vais revenir à certains points soulevés par le sous-ministre des Transports au sujet d'un versement intérimaire de quelques \$250 millions, si je me souviens bien, de fonds publics pour compenser les pertes, réelles ou supposées, des chemins de fer pour le transport des céréales, jusqu'à ce que les tarifs légaux soient modifiés.

Monsieur Mulder, que pouvez-vous nous dire de cela, qui a le pouvoir de débloquer ces fonds, où en est-on de l'étude de ce versement intérimaire et, si ce versement est véritablement effectué, dans quelle mesure les chemins de fer seront-ils responsables?

M. Mulder: Oui, je peux vous répondre, monsieur McKnight. Il y a quelques mois le Cabinet nous a autorisés à ouvrir les discussions avec les Chemins de fer sur la possibilité d'un paiement intérimaire pendant l'année financière 1982-1983 pour compenser les pertes des chemins de fer sur le transport des céréales de la récolte 1982-1983. Cela a fait partie de l'ensemble des travaux que nous effectuons au sujet du réseau de transport des céréales de l'Ouest, et, comme je l'ai dit à M. McDermid, nous venons de soumettre au Cabinet une proposition globale pour le réseau de transport des céréales de l'Ouest. Nous espérons qu'une des décisions qui seront prises permettra au gouvernement de signer des accords spécifiques avec le CN et le CP sur des versements intérimaires pour compenser les pertes pendant la récolte de 1982-1983.

Si le Cabinet prend une décision dans ce sens, un budget supplémentaire sera voté et il y aura également des subventions et des contributions dans le budget normal. Normalement, ces versements intérimaires ne seraient fait que si les chemins de fer s'engageaient à augmenter leurs investissements dans l'Ouest du Canada. Par conséquent, ces versements seraient liés aux entreprises de transport de grain uniquement, et également à un rythme accéléré des investissements dans l'Ouest du Canada pour l'année civile 1983.

M. McKnight: Dans ce cas, je ne me trompe pas en vous disant que le ministre ou le ministère ne sont pas revenus sur leur décision de modifier le taux statutaire pour le transport des céréales. J'imagine que ces déclarations du sous-ministre viennent confirmer encore que ces modifications seront apportées.

M. Mulder: C'est un aspect que le Cabinet étudie actuellement et, d'ici un mois ou deux, le Gouvernement devrait avoir une proposition détaillée. Je crois que le gouvernement a l'intention de déposer un projet de loi au Parlement l'année prochaine pour modifier la législation actuelle sur les taux statutaires pour le transport des céréales, effectivement.

M. McKnight: Par conséquent, vous venez me dire que les discussions qui se poursuivent entre le groupe de travail et les autres groupes—dont certains s'opposent à la méthode de changements proposés par le rapport Gilson—sont aujourd'hui parfaitement inutiles puisque le gouvernement a pris sa décision, qu'il sait maintenant dans quelle voie il va s'engager.

[Text]

ment has made up its mind; it has established the direction it is going to take.

Mr. Mulder: No. A number of the task forces that were set up over the last few months and so on are just completing their work. For example, we have completed discussions with western groups on methods of payment; the work on the rates task force that was set up is being completed I think this week, on Friday, tomorrow; we had a working group, for example, on the central co-ordinating agency that was proposed by Dr. Gilson; and we have had detailed discussions with the railways on their investment plans and so on. All those items are currently being wrapped up in a proposal to Cabinet, and based on that presumably, we think, over the next month or two, the government will make a decision. Final decisions have not been made as yet.

Mr. McKnight: Could you tell me at this time, or any time in the last 10 days, has the government made a reply to the pools' request for a change in the method of pay-out, and in particular the three prairie pools' method of paying, or suggestion of paying out, to assist the cattlemen in western Canada to share in this?

Mr. Mulder: The government has not made a final decision. Ministers have discussed it in western affairs and in Cabinet on a number of occasions, but no final decisions have been made as to which methods of payment should be adopted.

Mr. McKnight: So you are telling me that there has not been any communication from the government to the three Saskatchewan pools, or the three prairie pools, on their proposal for pay-out.

Mr. Mulder: We have had discussions with them, looked at the pros and cons of their proposal, and that has been done at the officials level; also, some ministers have discussed it with them. But that proposal from the pools is being looked at along those lines at the same time as the proposal from Dr. Gilson and some other variations, and all that is part of the overall memorandum that Cabinet has before ministers right now. Presumably, when the government comes out in its final decisions, also included in that will be the decision as to what kind of method of payment should be adopted.

• 1125

Mr. McKnight: Then, Mr. Mulder, from our discussion here, again am I correct in assuming that there are definitely going to be changes in the statutory rate by the government?

Mr. Mulder: Well, I cannot, as an official, give a definite commitment, yes or no. All I can indicate is that the communications I have with my minister and other ministers seem to be that they are prepared to make decisions. Just exactly what it will and when—I do not know when that will be.

Mr. McKnight: I would like to move to another area, but basically the same area.

[Translation]

M. Mulder: Non. Plusieurs groupes d'études ont été créés depuis quelques mois et sont sur le point de terminer leurs travaux. Par exemple, les discussions avec les groupes de l'Ouest sur les méthodes de paiement sont maintenant terminées. Les travaux sur les tarifs prennent fin cette semaine, vendredi, c'est-à-dire demain. Nous avons eu également, par exemple, un groupe de travail sur l'organisme central de coordination; ce groupe avait été proposé par le docteur Gilson et nous avons eu des discussions approfondies avec les Chemins de fer à propos des plans d'investissement etc. Toutes ces questions sont actuellement regroupées dans une proposition soumise au Cabinet et, je pense que d'ici un mois ou deux, le gouvernement prendra une décision en se fondant sur toutes ces données. Les décisions finales n'ont pas encore été prises.

M. McKnight: Pouvez-vous me dire si au cours des dix derniers jours le gouvernement a répondu au pool qui a réclamé une modification de la méthode de paiement; il est question en particulier de la méthode de paiement des trois *pools* des Prairies, tout cela dans le but d'aider les éleveurs de l'Ouest du Canada?

M. Mulder: Le gouvernement n'a pas encore pris de décisions définitives. Les ministres ont discuté de la situation au comité des Affaires de l'Ouest et au Cabinet à plusieurs reprises, mais on n'a pas encore décidé quelles méthodes de paiement seront finalement adoptées.

M. McKnight: Autrement dit, le gouvernement n'a pas répondu aux trois pools de la Saskatchewan ou aux trois pools des Prairies qui avaient proposé une nouvelle méthode de paiement.

M. Mulder: Nous avons discuté avec leurs représentants et étudié le pour et le contre de leurs propositions; cela a été fait officiellement. Certains ministres ont également abordé le sujet avec eux. Mais la proposition soumise par les pools est actuellement à l'étude en même temps qu'on étudie la proposition du docteur Gilson et un certain nombre de variantes; tout cela fait partie du memorandum global dont les ministres s'occupent actuellement. J'imagine que, lorsque le gouvernement prendra ses décisions finales, il décidera également d'une méthode de paiement.

M. McKnight: Monsieur Mulder, d'après ce que nous avons entendu ici, j'ai déduit que le gouvernement a bel et bien l'intention de modifier le tarif statutaire.

M. Mulder: En ma qualité officielle, je ne peux pas prendre un engagement dans un sens ou dans l'autre. Tout ce que je peux vous dire, c'est que mon ministre et les autres ministres semblent bien sur le point de prendre des décisions. Quant à savoir en quoi ces... Je ne sais pas quand cela sera fait.

M. McKnight: Je vais maintenant changer de sujet, sans toutefois m'éloigner beaucoup.

[Texte]

It is my understanding that the task force on the central co-ordinating agency had recommended drastic changes in the powers that are presently resting with the Canadian Wheat Board as to allocation of cars, the block shipping. Those proposals by the task force to the government would eliminate some of the tools of the Canadian Wheat Board needed for sales, in my opinion. Has that task force recommendation received support from all those members who took part in the task force?

Mr. Mulder: First of all, the report from the task force will be out within a matter of two weeks. The report is done and is being translated and will be out in about two weeks.

Number two is that the information you have, with all due respect, I think is erroneous. The recommendations from the task force basically conclude that while a grain transportation agency should be established, that will not include taking away functions from the Canadian Wheat Board. For example, the block shipping system and even the current functions the Canadian Wheat Board has about car allocations and so on will remain with the Canadian Wheat Board. What it basically will do is put into law the grain transportation co-ordinator that Mr. Mazankowski and you gentlemen were instrumental in setting up, I believe in 1979-80.

It will have some functions, too, such as railway efficiency measures, particularly the railway guarantees, to enforce commitments from the railways to move grain and to invest money in western Canada.

The Chairman: You have about two minutes left.

Mr. McKnight: In western Canada the western arm of the CTC, which was established in 1979, has had some difficulties in acquiring powers that I believe should be vested in the western arm of the CTC. Has your department had any discussions with the Canadian Transport Commission as to strengthening the western arm of the CTC?

Mr. Mulder: We have had discussions with the CTC about the role and activities of the western arm of the CTC in Saskatoon. I am not familiar in detail with what the management in the CTC are thinking about. I am certainly not familiar with whether or not anything is being thought about putting some powers into law. They feel, I think, basically that the western arm of the CTC can take the normal functions of the CTC now and do that through the Saskatoon office.

Mr. McKnight: That may be the thought behind it, but it appears in practice that decisions that should be made by the western arm, because of their effect on western Canada, are now not being made there but in fact are to be made in Ottawa by other members of the CTC. We from that part of Canada find the lack of knowledge per se and the overwhelming number of commissioners who do not come from western

[Traduction]

Je crois comprendre que le groupe de travail chargé d'étudier l'organisme central de coordination a recommandé des changements considérables à la structure des pouvoirs de la Commission canadienne du blé, surtout dans le domaine de la répartition des wagons, des blocs d'expédition, etc. Ces propositions formulées par le groupe de travail à l'intention du gouvernement devraient éliminer certains outils dont la Commission canadienne du blé a besoin, à mon sens, pour vendre. Est-ce que tous les membres du groupe de travail étaient d'accord sur cette proposition?

M. Mulder: Pour commencer, le rapport du groupe de travail devrait sortir d'ici deux semaines. Le rapport est terminé et il est actuellement traduit; il sera publié d'ici deux semaines.

Deuxièmement, je regrette de devoir le dire, mais je pense que les informations que vous avez sont fausses. Le groupe de travail conclut principalement qu'un organisme de régulation du transport des grains doit être effectivement créé, mais qu'il ne doit pas pour autant empiéter sur les fonctions de la Commission canadienne du blé. Par exemple, le système de blocs d'expédition et les responsabilités actuelles de la Commission canadienne du blé pour la répartition des wagons, etc., ne doit pas changer de main. En réalité, le but de cette recommandation est d'officialiser les fonctions de coordinateur des transports des céréales que M. Mazankowski et vous, messieurs, avez créées en 1979-1980.

Cet organisme sera là également pour s'assurer que les mesures visant à assurer l'efficacité des chemins de fer sont bien appliquées, en particulier les garanties, et également pour s'assurer que les chemins de fer respectent bien les engagements pris de transporter les céréales et d'investir dans l'ouest du Canada.

Le président: Il vous reste à peu près deux minutes.

M. McKnight: Dans l'ouest du Canada, le bras occidental de la CCT, qui a été créé en 1979, a eu du mal à acquérir le pouvoir dont à mon sens il devrait disposer. Est-ce que votre ministère a discuté avec la Commission canadienne des transports de la façon de renforcer le bras occidental de la CCT?

M. Mulder: Nous avons discuté avec la CCT du rôle et des activités du bras occidental de la CCT à Saskatoon. Je ne suis pas très bien au courant de ce que la direction de la CCT envisage. En tout cas, je ne sais pas si l'on envisage de légiférer une partie de ces pouvoirs. Je pense qu'il est surtout question de donner au bras occidental de la CCT les fonctions normales de la CCT, mais simplement de faire les choses à partir du bureau de Saskatoon.

M. McKnight: C'est peut-être bien le raisonnement suivi, mais en pratique, il serait plus logique de laisser le bras occidental prendre ses décisions à cause de leurs répercussions sur l'ouest du Canada; en effet, à l'heure actuelle, ce sont d'autres membres de la CCT qui prennent ces décisions ici, à Ottawa. Nous qui sommes de cette région-là, nous apercevons que la grosse majorité des commissaires ne sont pas de l'Ouest

[Text]

Canada make it very difficult for transportation in the west to be served by the CTC.

I would just like basically to talk about staffing of the western arm of the CTC in the Saskatoon office. Some people have been on staff on a temporary basis for over two years, but they cannot receive permanent classification. There seems to be a problem in placing people in a position in the west because of some undue fear of losing control from Ottawa. My understanding was that the western arm of the CTC would be responsible in part for western transportation. It seems that only the difficult decisions, such as rail line abandonment, are being left solely to the people in Saskatoon and other decisions are being made in Ottawa.

Mr. Mulder: Mr. McKnight, I do not want to duck the question, but I am not aware of all the detailed arrangements as to what functions are being allocated to the western arm of the CTC versus those that are being done in Ottawa by the CTC, or whether some of them have to be referred back to Ottawa and so on. The fact is that in a number of cases the western arm of the CTC has been given the power to make the decisions and they would be approved by the overall CTC. I have no idea whether or not you have an opportunity to question the CTC executives on that. I just feel that if I gave you an answer I might be wrong. I am just not on top of all the details there.

• 1130

Mr. McKnight: Just one final request. Mr. Mulder, because of his ability to observe and to become involved in western matters in other areas—I would hope that he would take the time to take a look at the western arm of the CTC, which I believe is basically under Surface—

Mr. Mulder: No.

Mr. McKnight: A lot of their rulings are regarding Surface. I think you should take a look at it.

Mr. Mulder: I realize a number of rulings have to do with surface transportation matters, but I have no say in what decisions the CTC should make or how they should make them, or how they go about their hearings and so on. It is not my purview, and if I did I think a number of members would say it is none of your business, get out of it. I have had discussions, for example, with the two commissioners of the CTC, and since I have been in the job I have had three meetings with them on various issues, just to make sure, for example, that they are aware of what we are doing on the grain transportation initiatives and what need they might have to be kept more informed and so on. But on the specific day-to-day activities of the two commissioners out there, that is their concern and not mine.

The Chairman: Thank you, Mr. McKnight.

Before I go to Mr. Gass, might I just inform the committee I have Mr. Gass and Mr. Ellis still on the first round, I have Mr. Mazankowski and Mr. Benjamin on the second round. I

[Translation]

et manquent singulièrement de connaissances sur cette région, si bien qu'ils ont beaucoup de mal à servir les intérêts des transports dans l'Ouest.

Parlons maintenant de la dotation du bureau de la CCT à Saskatoon. Il y a dans ce bureau des employés temporaires qui sont là depuis plus de deux ans, mais qui ne réussissent pas à se faire nommer permanents. Apparemment, on hésite à mettre des gens en place dans l'Ouest de craindre d'affaiblir le contrôle qui s'exerce d'Ottawa. Moi, j'avais cru que ce bureau de la CCT serait justement responsable des transports dans l'Ouest. Apparemment, les seules décisions qu'on laisse aux gens de Saskatoon, sont celles qui sont particulièrement difficiles, comme l'abandon de certaines voies; toutes les autres sont prises à Ottawa.

Mr. Mulder: Monsieur McKnight, je ne veux pas contourner la question, mais je ne suis pas au courant des arrangements qui ont été faits ni des fonctions qui ont été confiées au bras occidental de la CCT par opposition à celles qui sont restées à Ottawa. Je ne sais pas dans quelles circonstances certaines questions sont passées à Ottawa, etc. Le fait est que dans un certain nombre de cas le bras occidental de la CCT a le pouvoir de prendre des décisions qui sont ensuite approuvées par l'ensemble de la CCT. Je ne sais vraiment pas si vous avez eu l'occasion de poser des questions au directeur de la CCT à ce sujet. En tout cas, en vous répondant, je risquerais de me tromper. Je dois reconnaître que je connais mal les détails.

Mr. McKnight: Une dernière question. Monsieur Mulder, vous êtes particulièrement bien placé pour observer ce qui se passe dans l'Ouest dans différents secteurs, et j'espère que vous prendrez le temps de vous pencher sur le bras occidental de la CCT qui, je crois, relève surtout de la Division des transports de surface...

Mr. Mulder: Non.

Mr. McKnight: Leurs décisions portent souvent sur les transports de surface. Je pense que vous devriez vous y intéresser.

Mr. Mulder: Je sais bien que les décisions portent souvent sur les transports de surface, mais la façon dont la CCT prend ou ne prend pas les décisions échappe totalement à mon contrôle, et je n'ai pas non plus mon mot à dire sur leurs audiences, etc. Cela ne me regarde pas, et si je m'y intéressais, je suis certain que plusieurs députés viendraient me dire que cela ne me regarde pas. Par exemple, j'ai discuté avec les deux commissaires de la CCT et depuis que j'occupe ce poste, je les ai rencontrés à trois reprises pour discuter de plusieurs choses, pour m'assurer, par exemple, qu'ils sont au courant des initiatives que nous prenons au sujet du transport des céréales et que les informations dont ils ont besoins sont bien à leur disposition. Quant aux activités courantes de ces deux commissaires, cela les regarde, et non pas moi.

Le président: Merci, monsieur McKnight.

Avant de donner la parole à M. Gass, je tiens à prévenir le comité qu'il me reste les noms de MM. Gass et Ellis au premier tour, puis MM. Mazankowski et Benjamin au

[Texte]

believe if we sat till 12.30 we could accommodate everybody. We do, however, have a meeting scheduled for this afternoon. If the committee would rather adjourn before 12.30 or before those four people are heard and come back this afternoon . . . It would seem to me, however, the most efficient way would be to deal with . . .

An hon. Member: Go.

The Chairman: Go? Thank you.

Mr. Nowlan: Give the room to somebody else. Be generous.

The Chairman: May I say, physician heal thyself.

Mr. Gass, 10 minutes.

Mr. Gass: Thank you, Mr. Chairman. I am not going to use too much time. Just a few brief questions on the consolidation and construction of potato rail loading points in Prince Edward Island.

I hope the witnesses are up to date on what has happened recently in P.E.I. regarding the first loading point that is under way and that is supposed to be finished by December. I am referring to the one in Souris, where the tender went out, I think, for \$270,000 for the completion of the building, and somewhere in the Department of Public Works the engineers made a mistake on the height of the doors and they had to tear out the doors after the building was finished and raise the lintels, with an additional \$50,000, so they could actually load the potatoes on the trucks, or off the trucks.

Is there any assurance, sir, that this is not going to happen again in Albany, where the second loading point is proposed to be constructed?

Mr. Mulder: As Mr. Gass may know, I have been involved in potato transportation for some time. I am aware the Souris facility is being built and is due to be completed shortly. I had not been made aware before coming here that there were actual construction problems. I am meeting with the people responsible for that project, and the one in Albany, tomorrow in Moncton, to discuss it with CN and Don Stapleton, who has been working with us on that. I am afraid I was not aware of that design and engineering problem. If it is true, then I think it was very unfortunate, because we certainly wanted to get it done on time and get it properly done and do it within the cost estimates.

Mr. Gass: The second one, being proposed for Albany, I believe—when does the department expect to commence work? Could you give me an update on the situation regarding the Albany structure and loading point: when it will start, when it will commence, and when will it finish?

Mr. Mulder: The exact timing of when it will start depends on sorting out of some legal problems, particularly with the title to the land. I was told last week that by doing the title search and so on for part of the land that will be used for that—that there was a legal problem as to who owned it and so on. Again, tomorrow I will get a report on whether or not that has been resolved and what the exact timing will be. I am hopeful that we can resolve that, get clear title to the land and

[Traduction]

deuxième tour. Si nous siégeons jusqu'à 12h30, je pense que nous devrions terminer. Toutefois, nous avons une autre séance cette après-midi alors, si vous préférez lever la séance avant 12h30, ou avant d'avoir terminé ce second tour, nous pourrions reprendre cet après-midi . . . Personnellement, je pense qu'il serait plus logique de terminer . . .

Une voix: Allez-y.

Le président: On y va? Merci.

M. Nowlan: Soyez généreux, une personne de plus.

Le président: Médecin, soigne-toi toi-même, pour ainsi dire.

Monsieur Gass, 10 minutes.

M. Gass: Merci, monsieur le président. Je ne prendrai pas beaucoup de temps. Quelques questions très courtes à propos des travaux de consolidation et de construction des quais de chargement pour la pomme de terre à l'Île-du-Prince-Édouard.

J'espère que les témoins sont au courant de ce qui s'est passé récemment à l'Île-du-Prince-Édouard; je veux parler du premier quai de chargement qui est en construction et qui doit être fini en décembre. C'est celui de Souris; les appels d'offres ont été faits; on a signé à \$270,000, je pense, mais des ingénieurs du ministère des Travaux publics ont fait une erreur sur la hauteur des portes qui ont dû être démolies quand l'immeuble était déjà terminé pour relever les linteaux, ce qui a coûté \$50,000 de plus; autrement, on n'aurait pas pu charger les pommes de terre sur les camions ni décharger les camions.

Est-ce qu'on s'est assuré que cela ne se reproduirait pas, à Albany, ou le second quai doit être construit?

M. Mulder: M. Gass le sait peut-être, voilà un certain temps que je m'occupe du transport des pommes de terre. J'ai suivi la construction des installations de Souris qui seront bientôt terminées. Avant d'arriver ici, je n'étais pas au courant de problèmes de construction. Je dois rencontrer les responsables de ce projet et également les responsables du projet d'Albany, demain à Moncton; nous voulons discuter avec le CN et Don Stapleton avec qui nous travaillons à ce projet. Je dois avouer que je ne savais pas qu'il y avait eu une erreur dans les plans. Si c'est exact, c'est très regrettable, d'autant plus que nous tenions absolument à terminer ces travaux dans les délais et à ne pas dépasser les coûts prévus.

M. Gass: Le deuxième quai qui doit être construit à Albany . . . quand le ministère pense-t-il commencer les travaux? Pouvez-vous me parler de la structure prévue pour Albany, du quai qui sera construit, quand les travaux commenceront-ils, quand doivent-ils être terminés?

M. Mulder: Le début des travaux dépend d'un certain nombre de problèmes juridiques qui doivent encore être résolus, en particulier les titres de propriété sur le terrain. On m'a dit la semaine dernière qu'on s'était heurté à un problème en faisant les recherches sur les titres de propriété sur ce terrain. Je dois avoir un rapport demain sur la solution de ce problème et sur le calendrier des travaux. J'espère que tout cela sera réglé, que les titres de propriété sur le terrain seront établis, ce

[Text]

then go ahead with the construction as soon as possible. Certainly everyone involved, the Potato Marketing Board, the railways and ourselves, want to go ahead with it as soon as possible.

• 1135

Mr. Gass: Sir, do you have any idea when the completion date will be? Will the building be completed by mid-summer, next fall, the following spring or . . . ?

Mr. Mulder: I would certainly hope it would be completed by mid-summer. Again, I cannot tell you when it will be, because I do not know if the legal problem has been sorted out and therefore when the construction date will be. Once I get a more detailed report, perhaps I could either call you or communicate in some fashion and tell you exactly what the status is, when it will start and when it might be completed.

Mr. Gass: The third point. Is it going to be somewhere in the western island? Is it going to be O'Leary? Where is it going to be?

Mr. Mulder: I am not aware that we were talking about a third facility on that part of the island. I know that discussions are going on about doing it somewhere in the greater Charlottetown area; that this is where it will be.

We have said that those three would be pilot projects. We will construct and operate them and after a period of two years we will see how well they work out, and if they were beneficial, particularly to the potato shippers, not just to the railways, then we might consider something further. All we had approval for was to go ahead with three of them as pilot projects.

Mr. Gass: The third one, you say, sir, is going to be in the Charlottetown area.

Mr. Mulder: No, that was the earlier proposal, to have it in the Charlottetown area, based on a consultant's report and discussions we had with the Potato Marketing Board, the province and so on.

Mr. Gass: So at this point in time you are still going with the original report and you intend to construct the third point in the Charlottetown area.

Mr. Mulder: No final decisions have been made as to whether or not we will do a third one and whether or not it will be in the greater Charlottetown area. We have had specific approval for two. The third one is being looked at to see whether we go ahead with the third, and if so, where it should be.

Mr. Gass: So the three-point loading study is now a two-point loading plan.

Mr. Mulder: Well, the study is still a three-point loading study; two are going ahead and the third one is being considered as to exactly where it will be.

[Translation]

qui nous permettra d'entreprendre la construction le plus tôt possible. En tout cas, toutes les parties en cause, l'Office de commercialisation de la pomme de terre, les Chemins de fer et nous-mêmes tenons à ce que cela soit fait le plus tôt possible.

M. Gass: Avez-vous une idée de la date à laquelle les travaux seront terminés? Peut-on s'attendre à ce que l'édifice soit terminé d'ici le milieu de l'été, l'automne prochain, le printemps suivant ou bien . . . ?

M. Mulder: J'espère en tout cas qu'il sera terminé d'ici le milieu de l'été. Je le répète, je ne peux pas préciser puisque je ne sais pas si ce problème légal a été résolu et que le début des travaux dépend de cela. Dès que j'aurai un rapport plus détaillé, je peux vous téléphoner ou bien vous communiquer d'une façon ou d'une autre les résultats de ce rapport, vous dire également quand les travaux commenceront et quand on s'attend à ce qu'ils soient terminés.

M. Gass: Le troisième point. Est-il prévu pour l'ouest de l'île, sera-t-il construit à O'Leary; où sera-t-il construit?

M. Mulder: Je ne savais pas qu'il était question d'un troisième quai de chargement pour cette partie de l'île. Je sais qu'on envisage de l'installer quelque part dans la région de Charlottetown, c'est là qu'on a prévu de le construire.

Nous considérons ces trois projets comme des projets pilotes. Nous avons l'intention de nous charger de la construction et nous avons prévu de les administrer pendant deux ans après quoi nous verrons quelle est leur utilité, en particulier pour les producteurs de pommes de terre, pas seulement pour les chemins de fer; d'après ces résultats, nous envisagerons d'autres constructions. Pour l'instant, trois installations seulement ont été approuvées au titre de projet pilote.

M. Gass: Vous nous dites que le troisième le sera dans la région de Charlottetown.

M. Mulder: Non, au début on avait pensé à la région de Charlottetown en se fondant sur un rapport d'experts et sur des discussions avec l'Office de commercialisation des pommes de terre, la province, etc.

M. Gass: Par conséquent, vous en êtes toujours aux recommandations du premier rapport et vous avez l'intention de construire le troisième quai dans la région de Charlottetown.

M. Mulder: Nous n'avons pas encore décidé définitivement de construire un troisième quai et nous ne savons pas non plus si, le cas échéant, il sera dans la région de Charlottetown. Deux quais ont été approuvés avec certitude, le troisième est à l'étude; nous ne savons pas encore s'il se justifie ni où il doit être installé.

M. Gass: Par conséquent, la recommandation qui prévoyait trois quais de chargement est maintenant devenue un plan de chargement en deux quais.

M. Mulder: La recommandation prévoit toujours trois quais, deux sont approuvés; le troisième est à l'étude; on ne sait pas encore où il sera installé.

[Texte]

Mr. Gass: Last year before the committee I was concerned about insulated cars and sufficient cars to move the potatoes out of Prince Edward Island in the winter months. At that time I was advised that there were going to be five super-cars, thermally insulated cars, and they were going to be assigned to Prince Edward Island and tested. Do you have any report on those five cars and how they worked, how often they were used on the island, when they were loaded and where they were shipped to? Was there any close monitoring of the condition of the contents when they arrived at the destination?

Mr. Mulder: I do not have specific answers at this time to those specific questions you have raised. I can get them to you. The report I have is that a number of them were used, they did work very well and people would like to have more of them. I know that Don Stapleton and others have been dealing with CN to see whether or not we could use more of them during this current crop year. I can give you more details as to how many were used when and what happened.

Mr. Gass: There has been a request for additional thermally insulated super-cars?

Mr. Mulder: Yes.

Mr. Gass: Are you in a position to indicate today whether or not there will be any more for this current year?

Mr. Mulder: No, I am not, but again, based on tomorrow's discussions, I can perhaps give you a call early next week and indicate to you how many would be made available during the current crop year.

Mr. Gass: Primary highway improvements in Nova Scotia, New Brunswick and Prince Edward Island are one of the items in here, and there was an agreement signed by the eastern provinces. Is that for a three-year period?

Mr. Mulder: Yes, it is for three years, with a sort of a wrap-up into the fourth fiscal year, relating to late payments and so on.

Mr. Gass: Does the department know at this point in time how much work is going to be accomplished by the dollars that have been set out and how much more will be required after the initial agreement has been completed?

Mr. Mulder: We certainly know what projects are called for in the program. There is some flexibility to allow for rescheduling from one fiscal year to another or from one project to another. We can give you, if you wish, a status report as to what exactly is being done now and what the carryover would be. We would hope that most of the projects we started under this agreement would also be completed. If not, certainly the provinces would serve notice; if they are not completed, they would come back to us prior to the completion of this phase of the agreement to ask if more money could be set aside in the future to complete them.

[Traduction]

M. Gass: L'année dernière, j'ai parlé au Comité des problèmes posés par les wagons isolés à l'épreuve des intempéries, en particulier la pénurie de wagons pour transporter les pommes de terre de l'Île-du-Prince-Édouard pendant les mois d'hiver. On m'avait répondu qu'il y aurait cinq superwagons avec isolation thermique, qu'ils seraient mis en service dans l'Île-du-Prince-Édouard et mis à l'essai. Avez-vous un rapport sur ces cinq wagons et les résultats de l'expérience, combien de fois ont-ils été utilisés sur l'île, ont-ils été chargés, quelles étaient les destinations? Est-ce que l'état des marchandises à l'arrivée a été contrôlé?

M. Mulder: Je n'ai pas de réponse précise aux questions que vous venez de poser. Je peux les obtenir; d'après ce que j'ai entendu dire, un certain nombre de ces wagons ont été utilisés, avec de bons résultats, et les gens aimeraient en avoir d'autres. Je sais que Don Stapleton, entre autres, a parlé au CN pour savoir s'il n'était pas possible d'obtenir plus de wagons pour cette année. Je peux vous obtenir des détails sur le nombre de wagons utilisés et les résultats obtenus.

M. Gass: On a réclamé d'autres superwagons à isolation thermique?

M. Mulder: Oui.

M. Gass: Pouvez-vous me dire déjà si ces wagons supplémentaires seront disponibles cette année?

M. Mulder: Non, mais je le répète, après la discussion de demain, je pourrai peut-être vous téléphoner au début de la semaine prochaine et vous dire combien de wagons seront disponibles pour l'année à venir.

M. Gass: Je vois qu'un des postes de ce document s'intitule amélioration aux grandes routes de la Nouvelle-Écosse, du Nouveau-Brunswick et de l'Île-du-Prince-Édouard; un accord a été signé par les provinces de l'est. Est-ce qu'il porte sur une période de trois ans?

M. Mulder: Oui, sur une période de trois ans, avec une sorte de rappel pour la quatrième année financière, pour le règlement des paiements en retard, etc.

M. Gass: Est-ce que le ministère connaît déjà l'importance des travaux à effectuer d'après l'argent qui a été réservé à ce projet; quels fonds supplémentaires seront nécessaires après que la première partie de l'accord aura été réalisée?

M. Mulder: Évidemment, nous connaissons les projets qui constituent le programme. On a prévu une certaine marge qui permet de reporter certaines entreprises d'une année financière sur l'autre. Je peux vous faire un rapport sur l'état actuel des choses, sur ce qui se fait actuellement et sur ce qui doit être reporté. Nous espérons que la plupart des projets entrepris dans le cadre de cet accord seront terminés. Si ce n'est pas le cas, les provinces doivent nous en avertir; s'ils ne sont pas terminés, les provinces doivent nous en avertir avant la fin de cette phase de l'accord pour demander des sommes supplémentaires qui leur permettront de déterminer les travaux à une date ultérieure.

[Text]

The Chairman: Could that status report be made available to the committee rather than just to an individual member, please?

Mr. Mulder: Certainly, yes. For P.E.I only, or for all of them?

The Chairman: The three Maritime provinces, and you might as well do the four Atlantic provinces.

• 1140

Mr. Mulder: Four Atlantic. So we will give a status report to the committee.

Mr. Gass: Does the department have any plans at this point in time for after the three year period, after the completion of this initial stage of highway strengthening? Have you any plans in mind as to what is going to take place after this is completed?

Mr. Mulder: We have no firm plans to go ahead with it, but we are doing work with the Atlantic provinces about looking at their transportation needs and within that as to what is required on the highways over the longer term. The current agreement allows for an evaluation of the projects that have been constructed or are being constructed. Based on both that plan and the evaluation of the projects, we are planning to go back to Cabinet 12 to 15 months from now and say, here is the assessment, here are the needs; is Cabinet prepared to enter into a new highways agreement? As to whether or not Cabinet will approve that, I have no idea at this stage.

Mr. Gass: Thank you.

Thank you, Mr. Chairman. That is all the time I will use.

The Chairman: Thank you, Mr. Gass.

Mr. Ellis.

Mr. Ellis: Mr. Chairman, I also will take very little time, because we now know that Mr. Franche is going to be here next week. I think the area that I wanted to deal with primarily was in the policy area, and I would think that would be more suitably directed to Mr. Franche. There are some things, though, as a background I would like to get; it has to do with VIA and their equipment and their routes. We know that the LRCs were late getting into being. Could one of your witnesses give me now the status of the LRCs that were to be purchased? Do we have them all? If we do not have them all, what are the delivery dates for the balance? Where are they operating? Are they operating daily, or are they still suffering a number of breakdowns?

The Chairman: Mr. Tittley.

Mr. Tittley: Mr. Chairman, the original order of LRCs has been completely delivered.

Mr. Ellis: That was what—ten?

Mr. Tittley: Ten train sets, yes. The second order of ten train sets, which was placed on April 8 of this year, is

[Translation]

Le président: Pouvez-vous communiquer ce rapport à l'ensemble du Comité et non pas à l'un d'entre nous, s'il vous plaît?

M. Mulder: Absolument. Pour l'Île-du-Prince-Édouard uniquement ou bien pour les trois provinces?

Le président: Les trois provinces maritimes; mais pendant que vous y êtes, les quatre provinces de l'Atlantique.

M. Mulder: Les quatre provinces de l'Atlantique. Nous allons donc remettre un rapport d'avancement au Comité.

M. Gass: Le ministère a-t-il déjà des projets au delà de trois ans, c'est-à-dire après l'achèvement de cette phase de travaux initiale? Avez-vous déjà une idée de ce que vous ferez lorsque cette première tranche sera terminée?

M. Mulder: Nous n'avons pas encore de plans fermes mais nous passons en revue les besoins en matière de transport des provinces Atlantiques, en collaboration avec les gouvernements, de façon à déterminer les besoins à long terme. L'entente actuelle prévoit une évaluation des projets qui auront été menés à bien ou qui sont en cours de construction. A partir de là, nous prévoyons de soumettre au Cabinet d'ici 12 à 15 mois une évaluation de la situation ainsi que des besoins; ce sera au gouvernement alors de décider s'il souhaite conclure un nouvel accord d'infrastructure routière mais je ne suis pas en mesure d'anticiper sa décision.

M. Gass: Je vous remercie.

Je vous remercie, monsieur le président. Je n'ai pas d'autre question.

Le président: Je vous remercie, monsieur Gass.

Monsieur Ellis.

M. Ellis: Monsieur le président, je serai moi aussi très bref car nous savons maintenant que M. Franche reviendra la semaine prochaine. J'aimerais surtout traiter des grandes orientations et M. Franche sera mieux à même de nous en parler. J'aimerais toutefois obtenir quelques données factuelles, notamment concernant l'équipement et les parcours de VIA. Nous savons que les trains LRC ont été mis en service avec retard. L'un des témoins pourrait-il nous dire si tous les LRC commandés ont maintenant été livrés? Sinon, quelles sont les dates de livraison prévues? Sur quels parcours ces trains sont-ils mis en service? Roulent-ils tous les jours ou bien connaissent-ils encore un nombre de pannes important?

Le président: Monsieur Tittley.

M. Tittley: Monsieur le président, tous les LRC commandés initialement ont été livrés.

M. Ellis: Cela fait combien—dix?

M. Tittley: Oui, 10 trains complets. La deuxième commande de 10 trains a été placée le 8 avril de cette année, les

[Texte]

underway. The locomotives will be delivered starting 1983, and the first cars will be delivered starting early 1984.

As to the deployment of the LRCs, they are in the Quebec-Windsor corridor. At this moment I cannot inform the committee as to exactly where they are deployed, but it would be our pleasure to supply that information.

The Chairman: I am sure, Mr. Ellis, we can get that on Tuesday from Mr. Franche.

Mr. Ellis: If Mr. Franche is prepared for that, I would like to have that on—

The Chairman: Well, his spy is here, and I am sure he will be made aware of that question.

Mr. Ellis: Mr. Chairman, to the witnesses—I guess Mr. Tittley—what is the performance now of the LRCs? Initially, we were told they late, and initially they had some problems. Are they all working satisfactorily now on a daily basis?

Mr. Tittley: Mr. Chairman, the LRCs have, as is known, experienced some problems; but as Mr. Mulder indicated earlier, the consortium of VIA, CN, Bombardier, Dofasco is working on finding remedial actions to alleviate the problems associated with the LRCs. I understand that two locomotives have been re-tested and they do not cause the damage that they were thought to cause on the tracks. The corrective action has been successful, and they can operate at the allowable speeds on the mainline tracks.

Mr. Ellis: Would that indicate that if two have been done, the balance of eight more would now have to go back in for that same modification?

Mr. Tittley: We are informed by VIA that, yes, they are going in the shops for the same modifications.

Mr. Ellis: And I am correct, am I not, in saying that each set has one locomotive and four cars?

Mr. Tittley: Each train set has two locomotives and eight cars.

Mr. Ellis: Okay. All right. I have just half a set, then.

Mr. Tittley: That is right.

Mr. Ellis: So we have 10 sets, then we have 20 locomotives and 80 cars.

Mr. Tittley: Yes, and they can be broken up for greater deployment.

• 1145

Mr. Ellis: With one and four, as I had suspected. Are there modifications or alterations necessary to the cars as well as to the locomotives?

Mr. Tittley: To our knowledge, we do not know if modifications are necessary. I think it is a matter probably of fine-tuning with regard to the banking system and I suspect this is what you are alluding to. There have been problems with the banking system and while the precise problem seemingly has

[Traduction]

locomotives seront livrées au début de 1983 et les premières voitures au début de 1984.

En ce qui concerne leur déploiement, les LRC sont mis en service dans le couloir Québec-Windsor. Je ne peux pas vous dire exactement où mais je me ferai un plaisir de rechercher ces renseignements.

Le président: Je suis sûr, monsieur Ellis, que nous pourrions en reparler mardi avec M. Franche.

M. Ellis: Si M. Franche est disposé à le faire, alors j'aimerais que...

Le président: Son informateur est ici et je suis sûr qu'il sera informé de la question.

M. Ellis: Monsieur Tittley, quelle est la fiabilité de ces trains? Au début, on nous a dit qu'ils avaient été livrés avec retard et, ensuite, qu'ils tombaient souvent en panne. Est-ce qu'ils donnent satisfaction maintenant?

M. Tittley: Comme on le sait, monsieur le président, les LRC nous ont posé quelques problèmes au début mais, ainsi e M. Mulder l'a dit précédemment, le consortium se composant de VIA, du CN, de Bombardier et Dofasco s'active à y trouver remède. Je crois savoir que deux locomotives ont été remises à l'essai et qu'elles n'endommagent plus la voie comme auparavant. Le problème semble donc être réglé et ces trains peuvent maintenant circuler aux vitesses permises sur les voies principales.

M. Ellis: Cela signifie-t-il que les huit autres vont devoir retourner à l'atelier pour y subir les mêmes modifications?

M. Tittley: Oui, c'est ce que VIA nous a fait savoir.

M. Ellis: Est-il exact que chaque train se compose d'une locomotive et de quatre voitures?

M. Tittley: Chaque unité se compose de deux locomotives et de huit voitures.

M. Ellis: Bien. Mon chiffre correspond donc à une demi-unité.

M. Tittley: Oui.

M. Ellis: Avec 10 unités, nous possédons donc 20 locomotives et 80 voitures.

M. Tittley: Oui, et on peut fractionner ces unités en faveur d'une utilisation accrue.

M. Ellis: On a donc des trains d'une locomotive et de quatre wagons, ainsi que je le pensais. Faudra-t-il modifier également les wagons en même temps que les locomotives?

M. Tittley: Pas à notre connaissance. Il y a peut-être quelques ajustements à apporter au système de servo-inclinaison et je pense que c'est de cela dont vous voulez parler. Ce système nous a posé quelques problèmes et bien que l'on n'ait pas pu en déterminer la nature précise, le constructeur se dit convaincu qu'il ne s'agit que d'un problème de réglage.

[Text]

not been pinpointed, the manufacturers nonetheless are confident that it is a problem of adjustment and fine-tuning.

Mr. Ellis: You are correct. I refer to the banking problem. If that problem has not yet been identified, how can we be taking steps in the second order to overcome it?

Mr. Tittley: I understand that is the object of discussions between VIA and the supplier. On the other hand, I would rather that Mr. Franche address that question when he appears.

Mr. Ellis: I will make sure that he does. I am looking forward to Mr. Franche coming. I am surprised we are still buying Bombardier. I am sure there must be railway cars made in Japan.

In the various meetings we have had over the past few years, there has been a great deal of discussion with regard to routes. One of the things discussed is the lack of any suitable rail service between Toronto and Ottawa. I am sure you gentlemen are well aware that the route being used between Toronto and Ottawa now requires trains to go from Ottawa to Brockville on the line that has a 40-mile-an-hour maximum with, as a result, the route from Toronto to Ottawa, being something in excess of six hours. Obviously you can drive it reasonably in three and one-half or four, and fly it in one. What steps, if any, have been taken to either upgrade the line that you are using now, or in fact to change and take another line which was recommended by myself and others, to speed up the service using, if necessary, a dedicated line that is much shorter?

The Chairman: Mr. Tittley.

Mr. Tittley: Mr. Chairman, on the upgrading of the Toronto—Ottawa route, we are informed that VIA's 1983 capital plans will have a provision, which remains subject to approval, for investment in that route very specifically, with the intention of cutting down on the running time. As to the selection of, or the finding of, an alternate route, that is being examined in the context of the overall corridor study that VIA is working on.

Mr. Ellis: Then, Mr. Chairman, can we expect to see the results of that corridor study in the VIA Rail report that we are anticipating at year end or, indeed, is that a different document? Obviously it is going to be very difficult to study VIA out of context with their future plans.

Mr. Mulder: Mr. Chairman, if I may, the discussion paper which is being finalized will deal with the main policy elements and the main role and legislative base for VIA. It will not have specific reference to detailed capital items. But as part of the approval by this committee of the capital budget for VIA, I assume that the information VIA is collecting on the corridor study could be shared with the members of this committee. So it will be done through the approval of the capital budgets, and not through the venue of the discussion paper.

The Chairman: It could also be dealt with, as you suggested, Mr. Ellis, when we have the annual report of VIA, if we get it.

[Translation]

M. Ellis: Vous avez raison, c'est effectivement du système de servo-inclinaison que je veux parler. Si l'on n'a pas réussi à préciser la nature du problème, comment peut-on le rectifier?

M. Tittley: Je crois que cela fait l'objet de discussions entre VIA et le fabricant. J'aimerais toutefois mieux que vous posiez la question à M. Franche lorsqu'il reviendra.

M. Ellis: Je n'y manquerai pas, je suis impatient de le voir. Je suis surpris que nous continuions à acheter les produits Bombardier. Je suis sûr que l'on doit fabriquer des voitures de chemin de fer au Japon.

Lors des diverses réunions que nous avons tenues ces dernières années, on a toujours beaucoup parlé des parcours et, notamment, de l'absence de toute desserte ferroviaire convenable entre Toronto et Ottawa. Je suis sûr que vous savez que le parcours Toronto—Ottawa fait passer aujourd'hui les trains par Brockville, sur une voie où la vitesse est limitée à 40 milles à l'heure, ce qui fait qu'il faut plus de six heures pour se rendre de Toronto à Ottawa. On peut parcourir le même trajet en voiture en trois heures et demie et en une heure par avion. Quelles mesures avez-vous prises afin de moderniser la voie que vous utilisez actuellement ou bien afin d'en utiliser une autre qui serait mieux adaptée et qui permettrait d'accélérer cette desserte?

Le président: Monsieur Tittley.

M. Tittley: Monsieur le président, en ce qui concerne la modernisation du parcours Toronto—Ottawa, les plans d'investissement de VIA pour 1983 prévoient expressément des dépenses consacrées à ce parcours de façon à accélérer la desserte. Quant au choix d'une ligne de rechange, VIA procède actuellement à une étude dans le contexte de son étude d'ensemble du couloir.

M. Ellis: Pouvons-nous nous attendre à en trouver le résultat dans le rapport que VIA Rail doit publier à ce sujet à la fin de l'année ou bien cela fera-t-il l'objet d'un rapport distinct? Il nous sera très difficile de nous pencher sur VIA dans l'ignorance de ses projets futurs.

M. Mulder: Monsieur le président, ce document qui est en train d'être finalisé traitera des grandes orientations, ainsi que du rôle assigné à VIA et de la législation qui s'applique à elle. Il ne traitera pas spécifiquement d'investissements donnés. J'imagine toutefois que VIA communiquera au Comité ses conclusions à ce sujet dans le cadre de l'adoption du budget d'investissement de la société. Vous aurez donc accès à ces données par le biais du débat sur le budget d'investissement plutôt que par le biais de ce rapport.

Le président: Nous pourrions également en traiter, monsieur Ellis, lors de notre étude du rapport annuel de VIA, s'il nous est soumis.

[Texte]

Mr. Ellis: I appreciate that, Mr. Chairman. I am going to find some difficulty in objectively trying to view the document that we are going to get, if it does not have some overall policy or future policy predictions in it.

• 1150

I am not particularly alluding to exact capital expenditures, but rather a policy as to whether or not VIA is going to start using dedicated routes in order to save time and give the customers better service.

The last thing I will get into, Mr. Chairman, because I did intend to be brief, is—

The Chairman: You have one minute left, Mr. Ellis.

Mr. Ellis: I will be brief then, will I not?

VIA, in the opinion of many, has been giving up interim routes in order to give the impression of non-stop express service, which is great for cities like Montreal, Quebec, Toronto, Windsor, but for all those smaller communities in between who need the service . . . After all, you can go from Montreal to Toronto in any number of different ways, by any number of different modes of travel, but you cannot go from Belleville-Trenton to Toronto—or, indeed, Montreal or Ottawa—by air, if you are going to use commercial transportation you have to use the trains. What are the policies being formulated by VIA to serve, in a much better way, those smaller communities?

The Chairman: Mr. Tittley.

Mr. Tittley: I think VIA's preoccupation, in order to attract the largest possible clientele, is to give the best possible service between the larger population bases. That could entail, and I think it did entail last year, a reduction of service in some smaller communities. But, the overall objective being one of providing the best service to the greatest population at the least cost possible, it is doing its transportation planning so as to meet those objectives without, however, leaving people stranded.

Mr. Ellis: But, in fact, that is what they do. Obviously, the policy is not to serve the people in need but to serve the people who have other modes of service.

I think that is all the time I have, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Tittley.

Mr. Tittley: Mr. Chairman, if I may complete . . . There is also, of course, by virtue of CTC orders, a minimum level of service to be provided by VIA Rail to communities along the routes that they serve.

Mr. Ellis: They are certainly minimal.

The Chairman: Thank you, Mr. Ellis.

Mr. Mazankowski, 10 minutes.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, just to put this whole thing into perspective, in 1981 the amount provided to VIA in

[Traduction]

M. Ellis: J'en suis conscient, monsieur le président. Il nous sera difficile d'examiner objectivement le document qui nous sera soumis si celui-ci ne contient pas quelques prévisions d'orientation future.

Je ne m'attends pas nécessairement à des chiffres d'investissement précis mais plutôt à de grandes orientations qui nous indiqueront si VIA va ou non donner priorité à certains parcours afin d'améliorer le service et d'accélérer la liaison.

La dernière chose que je mentionnerai, monsieur le président, car j'ai l'intention d'être bref, est que . . .

Le président: Il vous reste une minute, monsieur Ellis.

M. Ellis: Je serai donc très bref, n'est-ce pas?

Aux yeux de beaucoup, VIA a abandonné les stations intermédiaires afin de donner l'impression d'un service express non-stop, ce qui est très bien pour des villes comme Montréal, Québec, Toronto et Windsor mais qui pénalise toutes les petites localités situées le long du chemin . . . Après tout, on dispose de toutes sortes de moyens pour se rendre de Montréal à Toronto mais on ne peut prendre l'avion de Belleville, Trenton jusqu'à Toronto ou même Montréal ou Ottawa. Si l'on veut emprunter un transport en commun, il faut prendre le train. Qu'est-ce que VIA envisage de faire afin de mieux servir ces petites localités?

Le président: M. Tittley.

M. Tittley: Je crois que le souci de VIA est d'assurer le meilleur service possible entre les grandes agglomérations afin d'attirer le plus grand nombre possible d'usagers. Cela nécessite une réduction de service dans certaines petites localités comme on a vu l'année dernière. L'objectif principal étant d'assurer le meilleur service possible au plus grand nombre et au moindre coût possible, la planification vise à cela sans laisser les autres usagers en plan.

M. Ellis: C'est pourtant exactement ce qui se passe. À l'évidence, on ne cherche pas à assurer le service à ceux qui en ont le plus besoin mais à ceux qui disposent d'autres moyens de transport.

Je pense que c'est tout ce que j'ai le temps de dire, monsieur le président.

Le président: M. Tittley.

M. Tittley: Si vous me permettez de terminer, monsieur le président . . . Il ne faut pas oublier non plus que la CCT contraint VIA Rail à assurer un minimum de service aux localités situées le long des trajets qu'elle dessert.

M. Ellis: C'est un service très minime.

Le président: Je vous remercie, monsieur Ellis.

Monsieur Mazankowski, vous avez 10 minutes.

M. Mazankowski: Monsieur le président, afin de mettre les choses en perspective, le gouvernement a versé à VIA des

[Text]

the form of a subsidy by the government was roughly \$400 million. Correct? Today, for 1982, it looks as though it will be about \$640 million. Is that correct?

Mr. Mulder: Including the capital item, yes.

Mr. Mazankowski: Let us just go back here then. I am looking at page 13 of the 1981 statement and I am looking at the figure of \$399.820 million, which is referred to as "contract".

Mr. Tittley: For 1981?

Mr. Mazankowski: Right. There is a \$640 million figure, which we are talking about today, compared with that one?

Mr. Tittley: The \$640 million would include capital, though.

Mr. Mazankowski: Does not the \$399 million or \$400 million include capital?

Mr. Tittley: No.

Mr. Mazankowski: Can you show me where the capital . . . ?

Mr. Mulder: How much was the capital in 1981?

Mr. Tittley: For the year 1981 . . . I do not have that number at my fingertips.

Mr. Mazankowski: But if I recall correctly, the figure in the estimates we were dealing with last year was \$399 million—the same figure here—and we are now dealing with a figure of \$640 million. The point I am trying to make is that, if those two figures are correct, it means that the increase in the contribution by the government from 1981 to 1982 is an increase of 60%.

• 1155

Mr. Tittley: If I may, Mr. Chairman, the contribution to the operating costs for 1981 was \$399 million.

Mr. Mazankowski: : Right, okay.

Mr. Tittley: The contribution to operating costs for 1982 is \$440 million.

Mr. Mazankowski: \$440 million.

Mr. Tittley: Yes.

Mr. Mazankowski: Okay. So you have \$200 million for capital in 1982, then.

Mr. Tittley: If you fiscalize it, it is \$139 million for 1981-1982.

Mr. Mazankowski: I guess that is part of the problem. The VIA Rail financial statement works on a calendar year, and we are dealing here with a fiscal year. It really becomes quite confusing.

I guess the point I want to make is that we were looking at an operating saving of \$45 million for 1982, and it has not materialized.

[Translation]

subventions qui se montaient approximativement à 400 millions de dollars. Est-ce exact? Aujourd'hui, en 1982, il semble bien que ce chiffre passera à 640 millions. Est-ce toujours exact?

M. Mulder: Y compris les dépenses d'investissement, oui.

M. Mazankowski: Revenons donc en arrière. J'ai sous les yeux la page 13 de la déclaration de 1981 et j'y lis le chiffre de 399.820 millions, qualifié de «contrat».

M. Tittley: En 1981?

M. Mazankowski: Oui. Nous avons aujourd'hui un chiffre de 640 millions, qui serait à comparer avec le précédent?

M. Tittley: Les 640 millions englobent cependant les investissements.

M. Mazankowski: Est-ce que le chiffre de 399 ou 400 millions ne comprend pas également les dépenses en capital?

M. Tittley: Non.

M. Mazankowski: Pouvez-vous me montrer où figurent ces dépenses en capital . . . ?

M. Mulder: Quelles ont été les dépenses en capital en 1981?

M. Tittley: En 1981 . . . Je n'ai pas le chiffre ici.

M. Mazankowski: Mais si je me souviens bien, on nous a soumis l'année dernière un montant budgétaire de 399 millions et aujourd'hui nous avons un chiffre total de 640 millions. Si ces deux chiffres sont exacts, cela signifie donc que la contribution du gouvernement a augmenté de 60 p. 100 de 1981 à 1982.

M. Tittley: Si vous permettez, monsieur le président, la contribution aux coûts de fonctionnement en 1981 se montait à 399 millions.

M. Mazankowski: Oui, exact.

M. Tittley: La contribution aux coûts de fonctionnement en 1982 est de 440 millions.

M. Mazankowski: 440 millions.

M. Tittley: Oui.

M. Mazankowski: Très bien. Vous avez donc 200 millions de dollars de dépenses en capital en 1982.

M. Tittley: Sur l'année financière, cela représente 139 millions pour 1981-1982.

M. Mazankowski: C'est là que réside le problème. Le bilan de VIA Rail porte sur l'année civile alors que nous prenons pour base l'année financière. Cela devient très déroutant.

Ce que je veux dire c'est que nous prévoyons une économie d'exploitation de 45 millions en 1982 et celle-ci ne s'est pas matérialisée.

[Texte]

Mr. Tittley: That is right.

Mr. Mazankowski: I am wondering now about the \$100 million saving projected in the minister's announcement. As a result of the information we now have available, what will that figure become? Are you going to have a saving, or it is going to be over a three-year period? Do you still anticipate a \$100 million saving?

Mr. Tittley: Yes.

Mr. Mulder: Yes. As I indicated earlier, Mr. Mazankowski, the estimate last year was that, by reducing those services, we would have a saving on those eliminations of \$40 million. The estimate is, if those cuts had not been made, it would have added \$50 million to the current-year budget.

So there is no net saving in total, because of the fact, as I indicated earlier—

Mr. Mazankowski: The costs are going to continue to escalate; so really, it is a misleading statement to suggest there was going to be a \$100 million saving, in the first place.

Mr. Mulder: There is a \$100 million saving, and perhaps more, associated with the cuts. But at the same time, you are right in saying the total amount of the cost of the program has gone up; and that is of concern to all of us.

Mr. Mazankowski: That is absolutely hypothetical, Mr. Mulder, with all due respect, is it not?

Mr. Mulder: It is not hypothetical. It is a fact that the total cost of the program has gone higher than anybody had expected, yes. But the costs would have gone up even more if those cuts had not been made.

Mr. Mazankowski: That is still an arguable point.

Can I get back to the actual \$133.5 million we are talking about? Mr. Mulder, you said that figure was arrived at through basically four things: the final audit for 1978-1979, the increase in the cost of services for 1981, the projected costs for 1982 and the thirteenth bill for 1982.

Now, I think it is important we have this information before we have Mr. Franche. I want to have from you a breakdown of how you arrived at those figures, for each of those categories.

Mr. Mulder: Okay. I think we agreed, with the questions from Mr. Benjamin, we would provide the members with that information. We will have it to you before Mr. Franche appears.

Mr. Mazankowski: It would be rather nice to have that information now. But if we cannot have it now, then we will—

Mr. Mulder: I believe we gave a—

Mr. Mazankowski: Yes, but it does not add up.

Mr. Mulder: We have given the estimates—

Mr. Mazankowski: No, it does not add up.

Mr. Mulder: —to Mr. Franche and—

[Traduction]

M. Tittley: C'est juste.

M. Mazankowski: Je me demande maintenant ce qu'il advient de l'économie de 100 millions de dollars prévue dans la déclaration du ministre. Que va-t-il advenir de ce chiffre? Allez-vous effectivement réaliser une économie ou bien sera-t-elle étalée sur trois ans? Prévoyez-vous toujours une économie de 100 millions de dollars?

M. Tittley: Oui.

M. Mulder: Oui. Comme je l'ai déjà dit, monsieur Mazankowski, nous prévoyions l'année dernière une économie de 40 millions de dollars provenant de ces fermetures de lignes. Nous jugeons aujourd'hui que si nous ne les avions pas faites il aurait fallu ajouter 50 millions au budget de cette année.

Il y a donc pas d'économie nette en raison du fait, comme je l'ai dit...

M. Mazankowski: Les coûts vont continuer à augmenter, il est donc tout à fait trompeur de laisser entendre qu'une économie de 100 millions de dollars sera réalisée.

M. Mulder: Si, ces coupures permettront d'économiser 100 millions de dollars ou peut-être même plus. Mais, en même temps, vous avez raison de dire que le coût total du programme a augmenté et cela d'ailleurs nous préoccupe tous.

M. Mazankowski: Mais c'est une économie absolument hypothétique, monsieur Mulder, n'est-ce pas?

M. Mulder: Pas du tout. C'est un fait que le coût total du programme a plus augmenté que tout le monde l'avait prévu mais cette hausse aurait été encore plus forte sans les coupures.

M. Mazankowski: Cela reste à débattre.

Puis-je revenir au chiffre de 133.5 millions dont nous parlons? Vous avez dit, monsieur Mulder, que ce chiffre avait été calculé sur la base de 4 facteurs essentiels: la vérification interne concernant 1978-1979, la hausse des frais d'exploitation en 1981, les prévisions de coûts pour 1982 et la treizième facture de 1982.

Je pense qu'il est indispensable que nous connaissions tous ces chiffres avant la venue de M. Franche et j'aimerais donc que vous nous indiquiez la façon dont les montants ont été calculés pour chaque catégorie.

M. Mulder: Bien. Nous nous étions déjà engagés à vous communiquer ces chiffres à la suite de la question de M. Benjamin. Nous vous les remettrons avant la venue de M. Franche.

M. Mazankowski: Ce serait bien de les avoir maintenant. Si ce n'est pas possible, alors...

M. Mulder: Je crois que nous avons donné...

M. Mazankowski: Oui, mais cela ne concorde pas.

M. Mulder: Nous avons donné les prévisions...

M. Mazankowski: Non, cela ne colle pas.

M. Mulder: ... à M. Franche et...

[Text]

Mr. Mazankowski: It does not add up. Okay, if we can have that fairly quickly . . .

Mr. Mulder: Yes.

Mr. Mazankowski: Mr. Mulder, you are very much involved in the negotiations going on with respect to changes in the statutory freight-rate structure.

Mr. Mulder: Yes, sir.

Mr. Mazankowski: Now, I want to just say this to you, from the standpoint of a producer: It would frighten hell out of me, if I were a producer, if we were going to end up with the same kind of open-ended freight-rate structure, in the statutory sense, as we have now with VIA Rail. I am wondering what you can tell the committee now that would allay the fears of the producers and everyone involved in this very delicate negotiation, that we are not going to end up with the same kind of loose, open-ended billing arrangement you have with respect to VIA Rail. In my view, it really goes to the very heart of the destruction of our rail passenger service in this country.

If we are going to have a repeat of this with respect to the statutory freight rates or the substitution, for this sort of asinine arrangement to replace the statutory freight-rate structure, we are really in trouble. I am sure it concerns you; and I am wondering if the paper you are going to introduce is going to address both issues at the same time, to clean up the bloody mess that exists.

• 1200

The Chairman: Mr. Mulder.

Mr. Mulder: Mr. Mazankowski, if you refer to the discussion paper on VIA, it will deal with VIA. However, I share your concern, and so do all the people involved with grain transportation, that we do not want to have that kind of thing happening on the thirteenth and fourteenth bill in the province of contract negotiations and cost estimates of VIA, and have that take place in grain transportation.

Mr. Mazankowski: As one who is responsible for the authorship, can you make a firm commitment here and now that insofar as your proposal—because I suspect that you will be writing it—that you can give that assurance that you are not going to have a freight-rate structure which will provide for open-ended escalation and thirteenth and fourteenth billings and orders in council?

Mr. Mulder: We are busily working on making sure—I could give you that commitment. We have not completed the work. Certainly all of us are concerned—the shippers are, the railways are, the CTC and ourselves—that we do not want to have an open-ended arrangement where at the end of the crop year, for example, all of a sudden the farmers have a thirteenth bill that would add an extra \$50 million or \$100 million to the costs, because that is not acceptable to anybody. So we are looking at an arrangement that would avoid that problem. I hope that whenever the legislation comes before Parliament, or our minister gives a report on what decisions have been

[Translation]

M. Mazankowski: Cela ne concorde pas. D'accord, si vous pouvez nous les donner d'ici peu . . .

M. Mulder: Oui.

M. Mazankowski: Monsieur Mulder, vous participez étroitement aux négociations concernant les barèmes des tarifs du fret.

M. Mulder: Oui monsieur.

M. Mazankowski: Permettez-moi de vous dire ceci: en tant que producteur, je serais terrifié si nous devions aboutir dans le cas du fret au même genre de structure tarifaire déplaçonné que pratique actuellement VIA Rail. Que pouvez-vous nous dire qui soit susceptible d'écarter les craintes des producteurs et de tous ceux qui sont partie à ces négociations très délicates, et que nous n'allons pas nous retrouver dans le cas du fret avec le même genre de système déplaçonné pratiqué par VIA Rail. A mon avis, cela est au coeur de la disparition des services ferroviaires passagers dans notre pays.

Si la même chose devait se répéter dans le cas des tarifs de fret, nous aurions de très gros ennuis. Je suis sûr que cela vous préoccupe et je me demande si le rapport que vous allez publier va traiter des deux questions à la fois et porter remède à la terrible situation que nous connaissons.

Le président: Monsieur Mulder.

M. Mulder: Monsieur Mazankowski, si vous voulez parler du rapport concernant VIA, celui-ci traitera de VIA. Cependant, je partage votre préoccupation, de même que tous ceux qui s'intéressent au transport des céréales et nous ne tenons certainement pas à reproduire dans ce secteur le système des treizième et quatorzième facturations que connaît actuellement VIA.

M. Mazankowski: Puisque vous êtes l'un des auteurs, pouvez-vous nous donner l'engagement ici que votre proposition—car j'imagine que c'est vous qui allez la rédiger—ne va pas instaurer une structure tarifaire déplaçonnée avec décret, treizième et quatorzième factures, etc?

M. Mulder: Je pourrais vous donner cet engagement mais le travail n'est pas terminé. Nous tenons tous—les expéditeurs, et les compagnies ferroviaires, la CCT et nous-mêmes—à éviter un système déplaçonné où les agriculteurs pourraient, tout d'un coup, recevoir une treizième facture à la fin de la récolte qui rajouterait \$50 millions ou \$100 millions au coût du transport, car cela ne serait acceptable pour personne. Nous recherchons donc le moyen d'éviter cela. J'espère que lorsque le projet de loi sera déposé au Parlement, ou bien lorsque le ministre annoncera les décisions qui seront prises, nous pourrions vous donner l'assurance que ce genre de problèmes que nous avons

[Texte]

made, we will be able to give you the assurance that the kind of problems we have had with VIA Rail will take place in grain transportation.

Mr. Mazankowski: Mr. Mulder, I appreciate that assurance, and I hope your end product will bear that out.

Mr. Mulder: I hope so too.

Mr. Mazankowski: I get back to the \$640 million that is being asked for. I still contend that according to the figures I am looking at, that compares to roughly \$400 million the year before, which is an increase of 60%, which to me makes the rail passenger system vulnerable. If you are looking at cost-cutting measures, it seems to me the reduction of the 20% makes the potential of further passenger cuts that much more vulnerable. Are any other further cuts being contemplated; actively considered?

Mr. Mulder: No, sir.

Mr. Mazankowski: What are the options now? What options are you looking at in, say, putting some constraints on the further expenditures; because we all know we are running a deficit of \$23 billion, \$24 billion, probably \$25 billion this year, and there will be a constant search for ways and means of cutting back government expenditures. It seems to me rail passenger service is vulnerable for more cuts.

Mr. Mulder: I cannot give you an assurance as to what Cabinet may finally decide over the next year, or five years, about changes in the rail passenger operations in the country.

Mr. McDermid: Careful about that five-year one.

Mr. Mulder: My minister is not contemplating any service cuts at this time in VIA. What the focus is on is, first of all, on contract negotiations with CN and CP, including the possibility of having a large part of it based on fixed-price contracts; getting the maintenance expenditures under control; making sure there is a better information system on a monthly basis as to what VIA is getting for the price it is paying; minimizing the possibility of large thirteenth bills; having better auditing procedures. VIA is spending a great deal of time on matching demand of traffic with the supply, so they have the right number of cars available for the number of people they expect to get on the trains, and so on, much the same as the airlines do.

The whole focus is not to change the route structure but to improve the contracts, to improve the management, and to cut down on overhead costs so that we keep a lid on the rail transportation expenditures that Parliament has to approve each year. All of us are concerned about the very rapid escalation in rail passenger. I think you are right, people will continue to say what is going on? We are trying to get a lid on it, and I guess all of us—certainly I have been involved in it before, but certainly since I have been in this job—as you say, we have to get a handle on it and keep those escalations from repeating in the future.

[Traduction]

rencontrés avec VIA Rail ne se reproduira pas dans le secteur des céréales.

Mr. Mazankowski: Je vous remercie de cet engagement, monsieur Mulder, et j'espère que les faits vous donneront raison.

Mr. Mulder: Je l'espère aussi.

Mr. Mazankowski: Je reviens maintenant aux \$640 millions que vous demandez. Je maintiens que ce chiffre se compare grosso modo aux \$400 millions de l'année précédente, soit une augmentation de 60 p. 100 qui rend très vulnérable le transport ferroviaire des passagers. Si vous cherchez à réaliser des économies, il me semble que le risque d'autres coupures de service est réel. Envisagez-vous activement d'effectuer d'autres coupures de service?

Mr. Mulder: Non monsieur.

Mr. Mazankowski: Quelles sont vos options? Quelles options envisagez-vous afin de limiter l'explosion des frais d'exploitation car nous savons tous que le déficit budgétaire du gouvernement va se monter à \$23 milliards, \$24 milliards et probablement même \$25 milliards cette année et l'on va donc devoir tout faire pour réduire les dépenses du gouvernement. Il me semble que le transport ferroviaire des passagers est très vulnérable à ce titre.

Mr. Mulder: Je ne peux pas me prononcer sur ce que le Cabinet finira par décider l'année prochaine ou dans cinq ans concernant le transport de passagers dans notre pays.

Mr. McDermid: Soyez prudent en parlant de cinq ans.

Mr. Mulder: Le ministre n'envisage pas en ce moment d'effectuer de coupures dans VIA. L'accent est mis principalement sur la négociation des contrats avec le CN et le CP et notamment la possibilité qu'une grande partie de ces contrats soit à prix fixes; ensuite il s'agira de mieux contrôler les dépenses d'entretien, de mettre sur pied un meilleur système d'information qui permettra d'évaluer chaque mois les services offerts à VIA en échange du prix qu'elle paye, puis de minimiser le risque de grosse treizième facture et enfin de mettre en oeuvre de meilleurs procédures de vérification. VIA consacre beaucoup d'efforts à appairer la demande de transport et l'offre de façon à disposer du nombre voulu de voitures sur chaque ligne, de la même façon que le font les compagnies aériennes.

L'accent n'est donc pas mis sur la modification des parcours mais sur l'amélioration des contrats et de la gestion et sur la rédaction des frais généraux de façon à freiner l'explosion des subventions que le Parlement doit consentir chaque année. Cette escalade rapide des coûts du transport de passagers nous inquiète tous. Je crois que vous avez raison, les gens vont continuer à se demander ce qui se passe. Nous cherchons les moyens de contrôler ces hausses et éviter que la même situation se répète à l'avenir.

[Text]

The Chairman: Mr. Tittley has some additional information, I believe.

Mr. Tittley: If you want to compare the year 1981 to the year 1982, Mr. Chairman, in 1981 operating and capital combined cost \$498 million. The anticipated cost for 1982 is \$582 million.

An hon. Member: Including capital?

Mr. Tittley: Including capital. And there is a substantial increase in capital expenditures of \$47 million there. So that accounts for a sizeable portion of your difference.

• 1205

Mr. Mazankowski: Can you give me the operating losses for both those years?

Mr. Tittley: The operating losses funded by government payments for 1981 were \$398.7 million—

Mr. Mazankowski: \$398.7 million.

Mr. Tittley:—and for 1982 stand at \$440.4 million.

Mr. Mazankowski: Those are the current estimates. So instead of a saving of \$45 million, you had an additional increased loss of \$45 million.

Mr. Tittley: But the saving is there.

Mr. McDermid: That is nonsense.

Mr. Mazankowski: This figure was supposed to be dropped by \$45 million with a 20% reduction. Let us not confuse the issue.

Mr. Mulder: Right, that was certainly the indication, but—

Mr. Mazankowski: Absolutely. Thank you, Mr. Mulder.

Mr. Mulder: The hon. member is right. I just want to repeat that the reason why it is higher— and we are all disappointed with it—is due to two things. One is that the fact is that we, through the auditing procedures, owed extra money. The cost indices that, unfortunately, were decided upon were too low; the actual railway costs were higher. And the final thing is that we have not been able to on the—

Mr. Mazankowski: Did you haul more or fewer passengers? You had 8 million passengers in 1981.

Mr. Tittley: There is a drop in passengers commensurate with the service cutback.

Mr. Mazankowski: By 20%, I suppose.

Mr. Mulder: But on the routes that remain I think the passenger ridership is holding its own, as far as I know from—

Mr. Mazankowski: So on a per passenger basis the government is paying more money per passenger than they were before?

An hon. Member: The subsidy is higher.

[Translation]

Le président: M. Tittley a quelques renseignements supplémentaires à nous donner, je crois.

M. Tittley: Si vous voulez comparer l'année 1981 avec l'année 1982, monsieur le président, les frais de fonctionnement et les frais d'investissement ont totalisé \$498 millions en 1981. Le coût prévu pour 1982 est de \$582 millions.

Une voix: Y compris les dépenses en capital?

M. Tittley: Oui. On note ici une augmentation substantielle des dépenses en capital de \$47 millions. Cela explique en grande partie la différence.

M. Mazankowski: Pouvez-vous m'indiquer les pertes d'exploitation de ces deux années?

M. Tittley: Les pertes d'exploitation financées par le gouvernement en 1981 se sont montées à 398.7 millions de dollars...

M. Mazankowski: 398.7 millions de dollars.

M. Tittley:... et se situent à 440.4 millions de dollars pour 1982.

M. Mazankowski: C'est la prévision actuelle. Donc, au lieu d'une réduction de 45 millions de dollars, vous avez eu une perte supplémentaire de 45 millions de dollars.

M. Tittley: Mais l'économie existe néanmoins.

M. McDermid: Cela n'a pas de sens.

M. Mazankowski: Le chiffre était censé diminuer de 45 millions de dollars, avec des coupures de services de 20 p. 100. Parlons clairement.

M. Mulder: Oui, c'est ce qui était prévu mais...

M. Mazankowski: Absolument; je vous remercie, monsieur Mulder.

M. Mulder: Le député a raison. Je tiens simplement à répéter que la raison pour laquelle la perte est supérieure—et cela nous déçoit tous—tient à deux choses. D'une part, il est apparu après vérification des comptes que nous avions des dettes plus élevées que celles prévues initialement. Les indices de coût qui ont été arrêtés étaient malheureusement trop bas par rapport aux frais d'exploitation effectifs. La deuxième chose est que nous n'avons pas été en mesure de...

M. Mazankowski: Avez-vous transporté plus ou moins de passagers? Vous aviez 8 millions de passagers en 1981.

M. Tittley: Il y a eu une réduction du nombre de passagers proportionnelle aux coupures de services.

M. Mazankowski: De 20 p. 100, j'imagine?

M. Mulder: Mais sur les lignes restantes, le nombre de passagers se maintient pour autant que je sache...

M. Mazankowski: Si bien que le gouvernement paie plus par passager qu'auparavant?

Une voix: La subvention est plus élevée.

[Texte]

Mr. Mazankowski: Certainly, and on that criterion we can only look forward to more cutbacks.

An hon. Member: Exactly. You are right on.

The Chairman: Thank you, Mr. Mazankowski.

Mr. Benjamin, 10 minutes.

Mr. Benjamin: I appreciate Mr. Mazankowski's remarks. This business of a \$100-million saving is like if my wife rushed downtown and bought a \$3,000 fur coat on sale for \$2,000 and then she rushed home and happily told me how she just saved me \$1,000.

The Chairman: Would you not be pleased?

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I think we all appreciated Mr. Turner's remarks, and I certainly appreciated Mr. Mazankowski's. He and I and others said a year ago that there would not be a \$100-million saving, that we would be fortunate if there was \$30 million—and there is not likely even to be that much. I hate people who say "I told you so", but we are going to have to do that.

Similarly, with the matters that Mr. Turner raised, if you recall when the government made VIA rail be stuck for \$65 million, or in excess of that, for that old equipment, by the time the last of that old equipment is going to be retired a few more years down the road VIA Rail will have spent another \$60 million or \$65 million frantically trying to keep it repaired and overhauled. So you started VIA Rail out with a stacked deck against it, and now we are reaping the whirlwind of the seeds of the wind you seeded there.

I would like to ask on what Mr. Mazankowski said about more abandonments: Can Mr. Mulder or anybody else assure us that there has not even been any discussion, no contemplation of further route abandonments? If you recall, there was an 8- or 10-minute segment on *The Journal* a few weeks ago in which they listed 6 to 12 specific routes that were being considered for abandonment. Can Mr. Mulder give us an unequivocal assurance—no discussions, no contemplations, no intention of abandoning anything any more?

Mr. Mulder: Mr. Chairman, I cannot speak on behalf of the Government of Canada and the Cabinet as to what they will do with their concern about the very rapidly increasing cost for rail passenger service; but I can tell you that currently none of us are working, either in the department or with VIA or with the CTC, saying: Let us look at detailed cuts, and let us go ahead and activate them. That is not being done at this time.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I think all members in this committee over the years have found it strange that the government is very quick to act in using Section 64 of the National Transportation Act when it comes to abandoning and reducing services. No problem; action can be taken quickly. But, on the other side of the coin, enforcing other sections . . . I think it is Section 262 or 264 of the Railway Act that says the railway shall provide suitable accommodation for all the traffic offered. Whether it is the condition of tracks which is suitable accommodation, or inspections, rolling stock . . .

[Traduction]

M. Mazankowski: Certainement et, sur la base de ce critère, nous devons tous nous attendre à d'autres coupures.

Une voix: Exactement. Vous avez tout à fait raison.

Le président: Je vous remercie, monsieur Mazankowski.

Monsieur Benjamin, vous avez dix minutes.

M. Benjamin: J'approuve ce qu'a dit M. Mazankowski. Cette histoire d'une économie de 100 millions de dollars revient exactement au même que si ma femme allait s'acheter en solde, à \$2,000, un manteau de fourrure de \$3,000 et venait m'annoncer ensuite qu'elle vient d'économiser \$1,000.

Le président: Est-ce que vous n'en seriez pas heureux?

M. Benjamin: Monsieur le président, nous avons tous apprécié ce qu'a dit M. Turner et j'ai moi-même beaucoup apprécié ce qu'a dit M. Mazankowski. Avec lui et d'autres, j'ai dit, il y a un an, qu'il n'y aurait pas d'économie de 100 millions de dollars, que nous aurions bien de la chance si elle se montait à 30 millions de dollars et il apparaît aujourd'hui que nous n'avons même pas réalisé cela. Je hais les gens qui disent: «Je vous l'avais bien dit» mais nous ne pourrions pas y échapper.

C'est exactement la même chose dans le cas dont parlait M. Turner. Vous vous souviendrez que le gouvernement a contraint VIA à sortir 65 millions de dollars ou plus pour racheter ce vieux matériel roulant qui va coûter à la société encore 60 ou 65 millions de dollars en frais d'entretien et de réparations avant qu'il ne soit mis au rebut. Lorsque vous avez créé VIA Rail, vous avez vous-même truqué les cartes en sa défaveur et vous ne faites aujourd'hui que récolter ce que vous avez semé.

J'aimerais revenir sur ce que M. Mazankowski a dit concernant les fermetures de lignes: M. Mulder ou quelqu'un d'autre pourrait-il nous donner l'assurance que l'on envisage ou ne contemple aucune autre fermeture de ligne? *Le Journal*, il y a quelques semaines, a fait une émission de huit ou dix minutes qui dressait une liste de 6 à 12 lignes dont on envisagerait la fermeture. M. Mulder peut-il nous donner formellement l'assurance que l'on n'envisage pas de nouvelles coupures?

M. Mulder: Monsieur le président, je ne peux me prononcer au nom du gouvernement du Canada et du Cabinet ni préjuger des décisions qu'il sera appelé à prendre pour faire face à l'escalade rapide du coût du transport ferroviaire des passagers; je peux cependant vous affirmer que personne, ni au sein du ministère ni de VIA ou de la CCT ne songe à des fermetures de lignes particulières ou n'envisage d'en effectuer.

M. Benjamin: Monsieur le président, je pense que tous les membres de ce Comité auront noté, au fil des années, quelle hâte le gouvernement met à invoquer l'article 64 de la Loi sur les transports nationaux dès lorsqu'il s'agit d'abandonner ou de fermer des lignes. Pas de problème dans ce cas-là, tout se fait très vite. Par contre, lorsqu'il s'agit de mettre en application les autres articles . . . je pense notamment à l'article 262 ou 264 de la Loi sur les chemins de fer qui dit que ceux-ci doivent absorber tout le trafic existant. Qu'il s'agisse de l'entretien des voies, ou des inspections, ou du matériel roulant . . .

[Text]

• 1210

I keep trying to encourage livestock and fruit and vegetable producers to take the railways to court because the CTC would not grant me hearings on that matter of sufficient rolling stock.

Mr. Chairman, I would ask Mr. Mulder also: On the transfer from DREE of \$15 million, does that include the \$500,000 committed by DREE as a contribution toward the rehabilitation and conversion of the Union Station in Regina to a combination multi-modal transportation terminal—bus, rail, and airline ticket offices and so forth? Is that \$500,000 being transferred now to the new people?

Mr. Mulder: Mr. Benjamin, I think this is in the process of being transferred to us, so we will be responsible for it. Perhaps Mr. Pratt could give you the detailed status of that transfer.

The Chairman: Mr. Pratt.

Mr. Pratt: Yes. I realize it is for the multi-modal station in Regina. I am not up to date on the exact status of the transfer.

Mr. Benjamin: Is the commitment still there?

Mr. Mulder: Yes.

Mr. Benjamin: When it is transferred over to the Department of Transport, the commitment given by DREE remains in place?

Mr. Mulder: I believe that a transfer is underway with Treasury Board to take the funds out of DREE and put them in the Transport Canada budget; we would then provide the funds to complete the work that was agreed to by DREE through a subsidiary agreement.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, may I ask—just sort of to be up-dated—what is the total number of employees in this, Mr. Mulder's part of the department, the surface transportation? How many of them are specifically in the rail branch?

Mr. Mulder: The total number of employees that are currently authorized for this fiscal year is 300 person-years; there are some supplements through special allotments, but the basic approval that we have is 300 person-years. Then we have an extra five from allotment—for example, to hire summer employees and so on. But the basic on-going strength that we have is 300 person-years.

Currently in our structure we have two rail branches; one deals with rail freight and grain, and the other deals with rail passenger. I believe Mr. Tittley has an authorized person-years for rail-passenger of 22, and the rail-freight and grain directorate has . . . Mr. Pratt is finding the figure . . . I believe it is

[Translation]

Je m'efforce sans cesse d'encourager les producteurs maraîchers, les fructiculteurs et les éleveurs à intenter des poursuites contre la CCT en raison du refus de cette dernière de m'accorder les audiences que je juge nécessaires à propos de l'insuffisance du matériel roulant.

Monsieur le président, j'aimerais encore demander autre chose à M. Mulder: A propos du transfert de ces 15 millions de dollars du MEER, ce montant comprend-il le demi million que le MEER s'était engagé à verser à titre de contribution en vue de la réfection et de conversion de la gare *Union* à Regina pour en faire un terminal multimodal destiné à accueillir les guichets des compagnies aériennes, des compagnies de chemins de fer et des compagnies d'autobus? Ces \$500,000 vont-ils donc être également transférés?

M. Mulder: Monsieur Benjamin, je pense que ce transfert est en passe de se faire et c'est dès lors nous qui en assumerons la responsabilité. M. Pratt pourra peut-être vous en dire plus long à ce sujet.

Le président: Monsieur Pratt.

M. Pratt: Je sais en effet que ce crédit est destiné à la gare multimodale de Regina, mais je ne sais pas au juste où les choses en sont rendues.

M. Benjamin: Toutefois, l'engagement sera respecté?

M. Mulder: Certainement.

M. Benjamin: Lorsque ce poste aura été transféré au ministère des Transports, ce dernier respectera l'engagement pris par le MEER?

M. Mulder: Je pense que le Conseil du Trésor est en train d'effectuer le transfert de ce crédit du MEER pour le faire élarger au budget de Transport Canada; quand ce sera chose faite, c'est nous qui avancerons les fonds nécessaires pour terminer les travaux comme convenus par le MEER aux termes d'une entente auxiliaire.

M. Benjamin: Une petite mise à jour si vous le permettez, monsieur le président: j'aimerais savoir combien d'employés compte le secteur de M. Mulder, c'est-à-dire l'administration de transport de surface. J'aimerais également savoir combien d'entre eux travaillent spécifiquement dans le domaine des chemins de fer.

M. Mulder: Le nombre total d'années-personnes autorisées pour cet exercice financier-ci est de 300; nous en avons quelques-uns de plus grâce à des affectations spéciales, mais nous sommes effectivement autorisés à avoir 300 années-personnes. Nous avons cinq années-personnes supplémentaires dans le cadre d'affectations spéciales, ce qui nous permet par exemple d'engager des employés pendant l'été seulement. Toutefois, notre contingent autorisé est de 300.

Nous avons actuellement deux directions chargées des services ferroviaires, la première qui s'occupe du transport des marchandises et du grain et la seconde qui s'occupe des services voyageurs. Dans ce dernier cas, M. Tittley a je crois un personnel autorisé de 22 années-personnes alors que le

[Texte]

somewhere in the range of 30 to 40 person-years. Perhaps in a few minutes he can give you the specific figure.

Mr. Pratt: 37 person-years.

Mr. Mulder: 37 person-years.

I want to add, though—I am not so sure as to which direction this discussion is going, but I want to stress that we do not run the railways, we only develop policies and manage the overall financial programming. I know at times people compare it to the air administration. They run airports; we do not run any trains. We do not run any ferries.

Mr. Benjamin: So out of 300 person-years, 59 are dedicated to rail; 241, I presume then, are for highways, buslines . . .

Mr. Mulder: Most of the person-years in my administration are dedicated to the motor vehicle traffic safety division.

Mr. Benjamin: How does that compare to the air division? Let me ask some figures on how many person-years in air, how many in marine?

Mr. Mulder: I do not have them at my finger-tips, but the broad breakdown is, I think, that for the air administration it is in the range of 11,000—11,500, I think. For the total marine administration, including its Crown corporations and so on, it is in the range of 7,000—the Coast Guard, the St. Lawrence Seaway, the NHB, and so on. If you wish, I could give you a more detailed breakdown.

Again, I indicate, we do not operate the . . .

Mr. Benjamin: I know, but it indicates—

The Chairman: Can you tell us whether that would include operational people?

Mr. Mulder: Oh, yes. For example, the marine administration includes all the NHB druggers, the St. Lawrence Seaway, all the coast guard staff.

Mr. Benjamin: If you take out the operational people—the departmental people like you have in surface transportation—it still indicates the kind of priority that the government and the ministry gives to surface as compared to the other branches. I hope, Mr. Mulder, you start fighting for some equality of attention.

Mr. Mulder: We have been fighting for equality of attention. Again, I want to remind the member that we do not

[Traduction]

secteur marchandises et grain—M. Pratt va me trouver le chiffre—compte entre 30 et 40 années-personnes dirais-je. Il pourra peut-être nous donner le détail dans quelques instants.

M. Pratt: 37 années-personnes.

M. Mulder: C'est cela, 37 années-personnes.

Je voudrais toutefois ajouter, même si je ne sais pas vraiment comment cette discussion semble s'orienter, que ce n'est pas nous qui dirigeons les chemins de fer, et j'insiste sur ce point, mais que nous sommes uniquement là pour élaborer des politiques et pour assurer la gestion de la programmation financière d'ensemble. Je sais que certaines personnes nous comparent parfois à l'administration des transports aériens qui exploitent des aéroports alors que nous, de notre côté, nous n'exploitons rien, ni trains, ni traversiers.

M. Benjamin: Nous pouvons donc dire que sur un effectif de 300 années-personnes, 59 travaillent dans le secteur ferroviaire et je dois dès lors en conclure que les 241 autres sont consacrées au transport routier, au transport par autobus . . .

M. Mulder: La plupart des employés de mon service travaillent pour la division de la sécurité du transport routier.

M. Benjamin: Comment la situation dans votre service peut-elle se comparer à celle qui règne à la division des transports aériens? Soyons précis, de combien d'années-personnes la division des transports aériens dispose, de combien d'années-personnes la division des transports maritimes dispose?

M. Mulder: Je n'ai pas le chiffre sous la main, mais je dirais *grosso modo* que les transports aériens ont environ 11,000 ou 11,500 années-personnes. Pour ce qui est de l'administration du transport maritime dans son ensemble, ce qui comporte les sociétés de la Couronne par exemple, ce chiffre devrait être d'environ 7,000, mais comme je l'ai dit, il s'agit également de la garde côtière, de la voie Maritime du Saint-Laurent, du CPN etc. Si vous voulez, je pourrais vous fournir le détail.

Mais je le répète, nous n'assurons pas l'exploitation . . .

M. Benjamin: Je le sais bien, mais cela montre néanmoins que . . .

Le président: Ce chiffre inclut-il les gens du secteur des opérations?

M. Mulder: Certainement. Ainsi, dans le cas de l'administration des transports maritimes, il y a les dragues du CPN, la voie Maritime du Saint-Laurent et tout le personnel de la garde côtière.

M. Benjamin: Si on exclut les gens du secteur des opérations pour ne garder que le personnel administratif comme celui que vous avez dans le domaine des transports de surface, il n'en reste pas moins que le chiffre est symptomatique de la priorité que le gouvernement et le ministère accordent au transport de surface par comparaison aux autres secteurs. J'espère, monsieur Mulder, que vous n'allez pas tarder à vous faire entendre pour obtenir l'égalité.

M. Mulder: Nous le faisons déjà mais je voudrais vous rappeler une fois encore que nous ne nous chargeons pas de

[Text]

operate; so perhaps that is the rationale for it. Certainly over the past five years the surface administration person-years are going up, and unless I am wrong I believe that the air administration has basically held its own.

Mr. Benjamin: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you.

A supplementary, Mr. Nowlan.

Mr. Nowlan: Just one question.

The Chairman: All right, then we have Mr. McKnight.

• 1215

Mr. Nowlan: Well, one question; it is sort of supplementary, and because you are not operational, it may not be as relevant as it was when I asked it of the air administration the other day; but in the conversion from imperial to metric, had there been a study on what has been the cost within your administration for that conversion? As I say, where you do not operate, perhaps it has not been a factor, but if you have the information but do not have it now, could you let the committee know?

Mr. Mulder: Because we are not operational, therefore it has little impact on us. The only area where it really applies is in our Motor Vehicle Traffic Safety Division. For example, one of their responsibilities is the monitoring of the fuel efficiency in cars, and there, as you know, we have been converting from the imperial system to the metric, and the information I have is that the cost is minimal. Because it was done jointly with the industry and it is a process of phasing in from the conversion of, say, miles per gallon to litres per 100 kilometres and so on, the cost was minor. Indeed, there is no detailed breakdown because it was so minor. There is one officer responsible for the whole metric conversion, but the cost is really very limited.

The Chairman: Thank you, Mr. Nowlan. Before I go to Mr. McKnight, could I have an expression of the wish of the committee as to whether or not we should hold our scheduled meeting this afternoon? No? That is decided. Thank you.

We have Mr. McKnight for 10 minutes, and then we will adjourn the meeting.

Mr. Mazankowski: When you are frank and forthright, Mr. Mulder, we are easy on you.

The Chairman: Well, I think he has been very frank.

Mr. Mulder: It makes one question whether or not I was frank and forthright.

[Translation]

l'exploitation, et c'est peut-être là ce qui explique cet état de choses. Il n'en reste pas moins que depuis cinq ans l'effectif de l'administration des transports de surface n'a cessé d'augmenter et, sauf erreur, je crois que l'administration des transports aériens n'a guère vu ses effectifs augmenter.

M. Benjamin: Je vous remercie, monsieur le président.

Le président: Merci.

Monsieur Nowlan, une question supplémentaire.

M. Nowlan: Une toute petite question.

Le président: Allez-y, après quoi nous entendrons M. McKnight.

M. Nowlan: Une petite question donc qui, dans un sens, fait suite à ce qui vient d'être dit même si elle n'est peut-être pas aussi pertinente que quand je l'avais posée l'autre jour au représentant de l'administration des transports aériens puisque vous ne faites pas de l'exploitation; quoi qu'il en soit, nous nous sommes convertis au système métrique; votre administration a-t-elle calculé ce que cette conversion allait lui coûter? Je le répète, vous ne faites pas de l'exploitation et la conversion n'est donc peut-être pas un facteur important, mais si vous avez ce renseignement, pourriez-vous le communiquer au Comité, même plus tard?

M. Mulder: Comme nous faisons pas de l'exploitation, la conversion a peu d'incidence sur nous. Le seul secteur vraiment touché est notre division de la sécurité du transport routier. Ainsi, cette division étudie par exemple la rentabilité énergétique des voitures et, précisément, vous le savez, la conversion s'est appliquée dans ce domaine mais d'après les éléments dont je dispose le coût en a été minime pour nous. En effet, nous travaillons de concert avec l'industrie et il s'agit essentiellement de procéder graduellement à cette conversion en passant, mettons, de la mesure en milles au gallon à la mesure en litres au 100 kilomètres, mais cela ne nous a pas coûté grand-chose. Ce facteur est d'ailleurs tellement minime que nous n'en avons même pas calculé le détail. Nous avons un agent responsable de tout ce qui touche à la conversion au système métrique, mais du point de vue financier l'incidence est négligeable.

Le président: Merci, monsieur Nowlan. Avant de donner la parole à monsieur McKnight, j'aimerais que les membres du comité me disent s'ils souhaitent ou non procéder comme prévu en nous réunissant cet après-midi. Non? nous ne siégerons pas cet après-midi! Parfait je vous remercie.

Monsieur McKnight a maintenant la parole pour dix minutes, après quoi nous leverons la séance.

M. Mazankowski: Lorsque vous êtes franc et direct, M. Mulder, nous ne nous acharnons pas sur vous.

Le président: M. Mulder a en effet été très franc à mon avis.

M. Mulder: Faut-il en conclure qu'à un moment donné je ne l'étais pas?

[Texte]

Mr. Mazankowski: Well, you were perceived as being that way, rightly or wrongly.

Mr. Mulder: Thank you, sir.

Mr. McKnight: If I could, I would like to ask Mr. Mulder, Mr. Chairman, through you, why, when the government had been requested by the Province of Saskatchewan and by individual groups within the Province of Saskatchewan, a government directive could not be given to CTC to suspend the hearings on branch line abandonment that are taking place now prior to the resolution of the statutory rates, because under law, as Mr. Mulder knows, the CTC are required to hold hearings? Now, a government directive could change that requirement, because it is . . . It is very unfair. It is passingly strange that those lines could be made, could well be made, not knowing the government's direction on statutory rates, profitable. Once the lines are gone, as other members have mentioned, there is absolutely no way they will be put back in place. It seems unfair that the producers in western Canada may, and in all likelihood will, be asked to pay more; and those branch lines will be gone. Is this a type of variable rates moved in by just moving railroads and reallocating the grain gathering system?

Mr. Mulder: I am informed by our legal counsel that the government does not have the legal provision to stop the CTC from holding hearings. I could double-check that to see whether or not that information, in the final legal analysis, is correct. The CTC did stop the branch line abandonment hearings after February to wait for the results of the Gilson report. Dr. Gilson recommended, and it was done at the suggestion of a number of farm groups, that the hearings be proceeded with to remove the uncertainty. The view also held is that a number of those lines that are up for abandonment, which have been studied, as you know much more so than I do, by a number of commissions and task forces and so on, in the final analysis, even with compensatory rates and so on, because of the limited amount of traffic may not be viable. Now, the CTC is holding its hearings as to when they will make the decisions, and as to whether the government at that stage will then decide on abandonment or wait until legislation is finished, we cannot decide until the CTC has actually finished its hearings.

Mr. McKnight: Well, one thing that can be certain, Mr. Mulder, is that once they are abandoned they certainly will never become viable, regardless of the rate structure.

Mr. Mulder: No. Certainly if they are abandoned and the tracks are torn up, it is physically impossible to make them viable.

[Traduction]

M. Mazankowski: Pas du tout, vous nous avez donné l'impression, à tort ou à raison que vous étiez parfaitement franc avec nous.

M. Mulder: Je vous remercie.

M. McKnight: J'aimerais, monsieur le président, demander à M. Mulder la raison pour laquelle, alors que la province de la Saskatchewan et plusieurs groupes d'intérêt de cette province en avaient prié le gouvernement, la CCT ne pourrait pas faire l'objet d'une directive officielle du gouvernement lui demandant de surseoir aux audiences sur l'abandon des voies secondaires, audiences qui sont déjà en cours avant même que la question des tarifs statutaires ait été tranchée. En effet, comme notre témoin le sait probablement, la loi oblige actuellement la CCT à tenir des audiences. Une directive officielle du gouvernement pourrait l'en dispenser, dans la mesure où . . . Tout cela est très injuste. Incidemment, il est assez étrange que ces voies secondaires puissent fort bien devenir rentables dans la mesure où nous ignorons la position du gouvernement à propos des tarifs statutaires. Lorsque ces voies auront été démantelées, certains collègues l'ont déjà mentionné, il sera absolument impossible de les reconstruire. Il me semble très injuste que les producteurs de l'Ouest puissent, comme ce sera le cas selon toute vraisemblance, avoir à payer davantage; ces voies secondaires auront disparu. S'agit-il là d'un de ces tarifs variables qui découlerait simplement d'un déplacement des voies ferrées et d'une réorganisation du système de concentration du grain?

M. Mulder: Notre conseiller juridique me dit que le gouvernement n'a pas selon la loi le droit d'empêcher la CCT de tenir des audiences. Je pourrais vérifier ce renseignement pour voir si c'est effectivement le cas mais, quoi qu'il en soit, la CCT a interrompu les audiences sur l'abandon des voies secondaires après le mois de février en attendant les conclusions du rapport Gilson. M. Gilson avait recommandé, suivant en cela la suggestion de plusieurs groupes agricoles, que les audiences se poursuivent néanmoins afin de dissiper toute incertitude. D'aucuns soutiennent également que le cas d'un certain nombre de ces voies dont l'abandon est déjà prévu a été étudié, comme vous le savez sans doute beaucoup mieux que moi, par plusieurs commissions et comités et que la décision a été prise en fin de compte parce que, même en appliquant un tarif compensateur, le faible coefficient d'utilisation de ces voies fait qu'elles ne seraient sans doute pas rentables. La Commission canadienne des transports tient donc ses audiences pour savoir quand la décision devra entrer en vigueur; maintenant, pour ce qui est de savoir si le gouvernement décidera d'abandonner ces voies ou d'attendre la promulgation d'une nouvelle loi, il est certain que nous ne pourrions pas prendre de décision avant que la CCT ait terminé ses audiences.

M. McKnight: Une chose est sûre en tout cas, M. Mulder, c'est qu'une fois que ces voies auront été abandonnées, elles ne seront plus jamais rentables, quelle que soit la structure tarifaire utilisée.

M. Mulder: Bien entendu. Si ces lignes sont abandonnées, si les voies sont démantelées, il est matériellement impossible de les rendre rentables.

[Text]

Mr. McKnight: And that is the concern of the producers in western Canada. It is the same concern as having the railroads establish the gathering system, but it seems instead of this we are having the government establish the gathering system through an arm of government. I would presume, government being responsible for its own legislation, that this could be done, even if it means a change, because I am sure, Mr. Mulder, you realize how important the branch-line system is to the people in the western provinces in the grain-growing areas.

Mr. Mulder: Yes, I am aware of all the concerns that a number of the people have in that area for the retention of those branch lines.

• 1220

Mr. McKnight: I would just like to carry on talking about the movement of rapeseed—the minimum compensatory rates for the movement of rapeseed products and the establishment of them. When one road has x as a charge and the other has x plus 2, it seems strange to me that the rate selected would be the highest rate to add the compensatory rate to. Are there any discussions amongst the surface department? Is there any communication between your department and the CTC as to the fairness and the accountability of establishing the rate at the highest rate that is in existence now?

Mr. Mulder: Yes, there have been discussions with CTC on that. Indeed, during the summer, the CTC has looked at the whole minimum compensatory rate because the railways had asked for it and, indeed, I think the Order in Council provides for the CTC to review them annually. That work in a sense has been set aside for the time being, because of the whole resolution in the western grain transportation system. As you know, Dr. Gilson recommended that canola and linseed oil be included, effective August 1, 1982 in a new rate structure. Cabinet gave us authority to negotiate with the canola industry to see whether or not that could be done and, if so, how. You may be aware of the fact that perhaps some proposals which we have discussed are not quite being accepted by the canola crushers. Therefore, because of that, we have deferred any formal consideration of what should happen to the minimum compensatory rate. Whether or not it ought to be changed, go up or down, and the decision on which cost to pick—all have been set aside for the time being. We await a decision from Cabinet as to whether or not we can actually include the canola industry under the new statutory rate to be effective August 1; if that were so, then the application, the minimum compensatory rate, would be no longer relevant.

Mr. McKnight: But in the meantime the crushing industry in western Canada is left in uncertainty. As you are probably aware, or I will make you aware, some of the crushing plants have closed in western Canada.

Mr. Mulder: Yes, they have closed. But in the meantime, because we have asked the CTC to defer a decision, the

[Translation]

M. McKnight: Et c'est précisément cela qui inquiète les producteurs de l'Ouest. Il en va d'ailleurs de même pour ce qui est de la mise en place par les compagnies de chemin de fer d'un système de concentration, alors qu'il semblerait au contraire que ce soit le gouvernement proprement dit, ou l'un de ses agents, qui doive s'en charger. Je suppose que cela pourrait être possible même moyennant certains changements, dans la mesure où la législation émane du gouvernement, et vous savez sans nul doute, M. Mulder, à quel point le réseau de voies secondaires est important pour les provinces de l'Ouest et pour les régions céréalières.

M. Mulder: Oui, je suis parfaitement au courant du fait que les producteurs de ces régions nourrissent des inquiétudes et souhaitent conserver ce réseau de voies secondaires.

M. McKnight: J'aimerais poursuivre en évoquant le transport du colza, en l'occurrence les taux compensateurs minimum pour le transport des produits du colza et la façon dont ils sont établis. Lorsqu'il y a deux lignes, il y a deux tarifs différents, et il me semble étrange que le tarif retenu, celui auquel va venir s'ajouter le tarif compensateur, est toujours le plus élevé. En avez-vous discuté à l'administration des transports de surface? Le ministère soulève-t-il parfois avec la CCT cette question d'équité et de la justification de cette tarification à l'échelon le plus élevé que nous connaissons aujourd'hui?

M. Mulder: Certainement, nous en avons discuté avec la CCT. Pas plus tard que cet été, la Commission s'est penchée sur toute la structure tarifaire minimum de compensation à la demande des compagnies de chemins de fer et je crois que le décret du conseil permet d'ailleurs à la CCT de réexaminer la question chaque année. Pour l'instant, le sujet a dans une certaine mesure été mis en veilleuse en attendant une décision à propos du système de transport des céréales dans l'Ouest. Comme vous le savez, monsieur Gilson avait recommandé que la nouvelle structure tarifaire, entre en vigueur le 1^{er} août 1982, s'applique également au lin et au canola. Le cabinet nous a autorisés à négocier avec les producteurs de canola pour voir justement si la chose serait possible et, dans l'affirmative, selon quelles modalités. Vous savez peut-être que certaines des propositions dont nous avons discuté n'ont pas tout à fait reçu l'assentiment des entreprises qui s'occupent du broyage. C'est la raison pour laquelle nous avons décidé de mettre en veilleuse toute discussion officielle du sort à réserver au tarif compensateur minimum. Pour l'instant donc, la décision, c'est-à-dire l'éventuelle modification de la structure et les composantes à retenir, a été mise en veilleuse. Nous attendons que le cabinet tranche et nous dise si nous pouvons à partir du 1^{er} août appliquer également le tarif au canola. A ce moment-là, le tarif compensateur minimum n'aura plus sa raison d'être.

M. McKnight: Il n'empêche qu'en attendant, les broyeurs de l'Ouest ne savent pas sur quel pied danser. Vous le savez sans doute, et si vous ne le savez pas je vais vous le dire, que certains de ces usines de broyage ont déjà fermé leurs portes.

M. Mulder: Oui, je le sais. Mais entretemps, dans la mesure où nous avons demandé à la Commission canadienne des

[Texte]

current minimum compensatory rates are in effect, and an analysis has shown that they are way below cost because, as you know probably better than I do, they have not been updated for two years. So one could make the case that, because of the delay in the final decision by the CTC as to what the minimum compensatory rate should be, and which will likely be higher than what they are now, in a sense the crushers are reaping some benefits in the meantime.

Mr. McNight: Now I know.

Mr. Mulder: Well, at one stage the indications were that the CTC might authorize an increase in the range, for example, of 25% to 40%. That decision has not gone into effect; indeed, it has not been made, and has not gone into effect.

Mr. McNight: I understand there is some concern about the MCR that was selected at the time.

Mr. Mulder: Yes. And the canola crushers have gone back to the CTC and asked why and whether that could not be changed, so among factors that the CTC were looking at was that issue.

The Chairman: Being somewhat ignorant, as an easterner, on western grain, what do you mean by MCR?

Mr. McNight: Minimum compensatory rates.

The Chairman: Oh, I see.

Mr. Mulder: As opposed to a commercial rate, Mr. Chairman. You do an allocation of what it actually costs, and that is the rate that the railways can charge and no more.

The Chairman: Right.

Mr. McNight: Just one other question regarding rates and the variable rate structure already in existence. The movement of malt from a part of my constituency, from the Biggar malt plant, and with the history behind it, this again brings about concern and a lack of trust by producers in western Canada towards allowing the railroads to have an open-ended agreement. In 1980 it was 24¢ plus 20 to move to Vancouver and down to Seattle. Then it went to 24/40, 24/60 and, now in 1982, two years, it is 61¢ plus the statutory rate. I hope that this is not an indication of the transportation system which is being proposed by the government. This is part of the concern, and it is justifiable on behalf of producers. There is no rationale behind it except the railroads have the right.

Mr. Mulder: Well, as you know, the malt moves on the Crow rate if it goes to Vancouver. If it goes from Vancouver to Seattle for whatever reasons, then the Crow rate regime does not apply. Certainly, the intent is, if Cabinet decides to have a new rate regime, the rate would apply and be set annually, and the railways could charge no more than that amount to get it from your riding into Vancouver. Again, as to what would

[Traduction]

Transports de surseoir à sa décision, les tarifs compensateurs minimum restent en vigueur et une analyse nous a par ailleurs montré que cette structure est bien inférieure au prix de revient car, comme vous le savez probablement mieux que moi, elle n'a pas été modifiée depuis deux ans. On pourrait donc soutenir qu'en raison du fait que la décision finale de la CCT à propos du niveau du tarif compensateur minimum, niveau qui va probablement être relevé, n'a pas encore été prise, ce sont les entreprises de broyage qui en profitent.

M. McNight: C'est vous qui me le dites.

M. Mulder: A un moment donné, nous avons entendu dire que la CCT autoriserait peut-être un relèvement de l'ordre de 25 p. 100 à 40 p. 100 de la structure tarifaire. Cette décision ne s'est pas matérialisée, elle n'a pas été prise et il n'en est rien.

M. McNight: Je sais que, lorsque le TCM avait été fixé au tout début, certains s'en étaient inquiétés.

M. Mulder: En effet. Et les entreprises de broyage s'étaient représentées devant la Commission, lui avaient demandé le pourquoi il lui avait également demandé s'il n'était pas possible de la modifier. Cet élément, donc, faisait partie du dossier examiné par la Commission.

Le président: Étant originaire de l'est du pays, je ne connais pas grand chose au secteur céréalier dans l'Ouest, et j'aimerais savoir ce que vous entendez par TCM.

M. McNight: C'est le tarif compensateur minimum.

Le président: Ah, vraiment?

M. Mulder: Par opposition au tarif commercial, monsieur le président. Il s'agit de calculer le prix de revient réel, et les compagnies de chemins de fer ne peuvent facturer plus cher.

Le président: C'est cela.

M. McNight: Une deuxième question à propos des tarifs et de la structure tarifaire variable que nous connaissons déjà. Il s'agit du transport du malt produit dans une partie de ma circonscription, par l'usine de Biggar. Ici aussi, l'histoire se répète, et une fois encore les producteurs de l'Ouest s'inquiètent et se méfient sitôt qu'il est question de conclure avec les compagnies de chemins de fer une entente à reconduction automatique. En 1980, le tarif était de 24 cents plus 20 pour le transport jusqu'à Seattle via Vancouver, puis le tarif est passé à 24/40, à 24/60 et aujourd'hui, en 1982, nous en sommes à 61 cents plus le tarif statutaire. J'espère que ces chiffres ne sont pas révélateurs du genre de système de transport que le gouvernement va nous proposer. Voilà donc un sujet de préoccupation parfaitement justifiable dans l'optique des producteurs. Il n'y a aucune justification, si ce n'est que les compagnies de chemins de fer ont parfaitement le droit de procéder ainsi.

M. Mulder: Comme vous le savez, le malt transporté jusqu'à Vancouver est assujéti au tarif du Pas-du-Nid-du Corbeau. Pour ce qui est du tronçon Vancouver-Seattle, ce tarif ne s'applique pas pour l'une ou l'autre raison. Il est certain que si le Cabinet décide d'imposer une nouvelle structure tarifaire, le tarif serait applicable à ce produit, il serait fixé tous les ans et les compagnies de chemins de fer ne pourraient pas facturer

[Text]

happen to go from Vancouver to Seattle, that would be a different issue. But I am sure that we would hope that most of it would go straight to Vancouver and be loaded on the ships there and not have to go to Seattle.

Mr. McKnight: This is not practical because of the distribution done out of Seattle—

Mr. Mulder: Yes, I realize that, yes.

Mr. McKnight: —and the distribution done out of Vancouver. I am sure you are aware that this case is before the CTC.

Mr. Mulder: Right.

Mr. McKnight: Will the change that you are proposing, or that your government is proposing under Gilson, take place before this decision is arrived at?

• 1225

Mr. Mulder: It depends on the speed with which Cabinet approves it, and the speed with which Parliament approves the new law.

Mr. McKnight: One final request for information, if I could, Mr. Chairman. Right now producers are contributing to the railroads through the purchase of hopper cars, through the Canadian Wheat Board, through tax dollars that are shared across Canada. Could Mr. Mulder and his officials append to today's committee proceedings the contracts concerning hopper car agreements between the provinces, the Canadian Wheat Board the railways and the federal government?

Mr. Mulder: If we have them, we would certainly make them available to the committee, particularly the one for the provinces. I am not sure, but I assume they are public and are available. If they are, then I assume we can attach them to the minutes of the committee's meeting.

The Chairman: If you do not have them, who would have them?

Mr. Mulder: Those agreements were entered into between the government of Saskatchewan and the government of Alberta with the railways and some other parties and those are their agreements.

Mr. McKnight: And the Canadian Wheat Board.

Mr. Mulder: And the Wheat Board. I assume they are available in the normal course of events, but I could not guarantee that.

Mr. McKnight: If they could be given in specific rather than a lump sum, it would be much appreciated. Thank you.

Mr. Mulder: Right. Would you like the actual copies of the agreements? Is that the request, sir?

Mr. McKnight: The copies and the cost of those agreements.

[Translation]

davantage pour tout ce que vous transportez jusqu'à Vancouver. C'est cela l'intention poursuivie. En revanche, pour ce qui est du tronçon Vancouver-Seattle, la situation est tout à fait différente. Quoiqu'il en soit, nous espérons tous, je n'en doute pas, que le plus clair de la production sera acheminé et transbordé à Vancouver et non à Seattle.

M. McKnight: C'est malcommode en raison de la répartition qui se fait à Seattle . . .

M. Mulder: Je vous le concède:

M. McKnight: . . . et à Vancouver. Vous savez sans doute que la Commission canadienne des transports en a été saisie.

M. Mulder: En effet.

M. McKnight: Les changements que vous proposez ou que le Gouvernement va proposer suite au rapport Gilson vont-ils survenir avant qu'une décision ne soit prise?

M. Mulder: Cela dépend de la rapidité avec laquelle le Cabinet va donner son assentiment et aussi de la rapidité avec laquelle le Parlement va entériner la nouvelle loi.

M. McKnight: Un dernier renseignement, si vous me le permettez, monsieur le président: à l'heure actuelle, les producteurs paient leur part du budget ferroviaire par l'achat de wagons-trémies, par la Commission canadienne du blé, par leurs impôts qui profitent à tout le Canada. M. Mulder et ses collaborateurs pourraient-ils nous communiquer, pour que nous les annexions au compte rendu, les contrats relatifs aux ententes sur les wagons-trémies conclues entre les provinces, la Commission canadienne du blé, les compagnies de chemins de fer et le gouvernement fédéral?

M. Mulder: Si nous les avons, nous vous les ferons obtenir, et surtout celui qui concerne les provinces. Je ne suis pas catégorique, mais j'imagine que ces contrats sont du domaine public et qu'ils existent quelque part. Dans l'affirmative, je suppose qu'ils peuvent être publiés en annexe du compte rendu.

Le président: Si vous ne les avez pas, où pourrions-nous les trouver?

M. Mulder: Ce sont des ententes qui ont été signées entre le gouvernement de la Saskatchewan, celui de l'Alberta, les compagnies de chemins de fer et d'autres parties encore.

M. McKnight: Ainsi que la Commission canadienne du blé.

M. Mulder: En effet. J'imagine que, normalement, ils devraient être disponibles, mais je ne puis pas vous le garantir.

M. McKnight: Si vous pouviez nous en communiquer le détail plutôt que les généralités, nous vous en saurions gré. Merci.

M. Mulder: D'accord. Vous voulez une copie des contrats proprement dits? Est-ce bien cela, monsieur?

M. McKnight: Les contrats et également leurs implications financières.

[Texte]

Mr. Mulder: Yes, we will see what we can do in our section.

The Chairman: Thank you. Mr. Benjamin wants a supplementary.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, this is further to the earlier questioning about the advancing of \$250 million to the railroads to make up for the alleged shortfall. The shortfall, what is it based on now? Is it based on the railway's figures, Mr. Snavely's formula or Mr. Gilson's figures? What are the alleged shortfalls based on now?

Mr. Mulder: The final decision is still before Cabinet but our recommendation is that it be based on Dr. Gilson's calculations. You may know, for example, and it is a little bit detailed, that Dr. Gilson used, for example, the cost of capital rate at 21% and he suggested that the CTC verify that. The CTC just came out with a decision saying that it should be 25%, so there are technical changes. Also, the volume estimate he had was \$30.4 million for the crop year 1981-82. Our latest estimate is that it was \$31.1 million, so the thing goes up and down in a sense, depending on the various technical variables used, but the basic methodology that we are dealing with in the railway and seeking Cabinet approval for is based on the Gilson Formula not on the Snavely.

Mr. Benjamin: All right, Snavely said they should have 31 or 32% return, Gilson says 29.5%; that is after you get the add-on of \$120 million on the top.

Mr. Mulder: Also Gilson suggested that it not be given right away but that it be phased in over four years.

M. Benjamin: Has the department in its submissions to the minister or to Cabinet or whatever, have your branch considered, taking into account what has been paid to the railways each year for the last number of years, considered them as part of compensating for any alleged shortfall, branchline subsidies, branchline rehabilitation, repairs to boxcars, the railways have saved \$115 million here on interest charges alone just on the hopper cars. In fact in 1980 the alleged shortfall was completely made up by moneys that the railways got for other purposes having to do with grain movement. Did you never consider that they had been compensated and that they are being compensated to a large extent now?

Mr. Mulder: Yes, those factors are being taken into consideration. For example, the CTC has ruled twice that the railways cannot put into their cost claims, the cost of the current Branchline Rehabilitation Program. We have decided,

[Traduction]

M. Mulder: Nous allons voir ce que nous pouvons faire.

Le président: Je vous remercie. M. Benjamin a une question supplémentaire à poser.

M. Benjamin: Monsieur le président, j'en reviens à la discussion où il avait été question d'une avance de fonds de 250 millions de dollars à l'intention des compagnies de chemins de fer pour leur permettre d'éponger un prétendu manque à gagner. Ce manque à gagner, comment est-il calculé? D'après les chiffres des compagnies de chemins de fer, d'après la formule de M. Snavely ou d'après ceux de M. Gilson? Quelle est la formule utilisée?

M. Mulder: Le Cabinet n'a pas encore tranché, mais nous avons recommandé que le calcul soit basé sur la formule de M. Gilson. Vous le savez peut-être, par exemple... il s'agit d'une formule assez détaillée... que M. Gilson avait utilisé le chiffre de 21 p. 100 comme coût des capitaux d'investissement, en suggérant d'ailleurs à la Commission canadienne des transports de le vérifier. La CCT vient de décider que ce taux devrait être de 25 p. 100, de sorte que la formule initiale a dû être modifiée en conséquence. En outre, M. Gilson était parti d'une estimation de 30,4 millions de dollars pour la récolte de 1981-1982. Selon nos derniers chiffres, il s'agirait plutôt de 31,1 millions de dollars, de sorte que le chiffre est fluctuant, dans une certaine mesure, selon les variables techniques employées. Toutefois, la méthodologie que nous avons retenue et que nous demandons au Cabinet d'approuver est basée sur la formule Gilson et non pas sur la formule Snavely.

M. Benjamin: D'accord. Snavely avait calculé une marge d'autofinancement de 31 ou de 32 p. 100 contre 29,5 p. 100 selon la formule Gilson, après avoir ajouté les 120 millions de dollars.

M. Mulder: Gilson avait également préconisé que ce crédit ne soit pas accordé immédiatement, mais qu'il soit, au contraire, étalé sur quatre ans.

M. Benjamin: Dans ses mémoires au ministre, au Cabinet ou à qui sais-je encore, le ministère, ou plutôt votre direction a-t-elle tenu compte de ce qui avait déjà été versé aux compagnies de chemins de fer tous les ans depuis pas mal d'années; les a-t-elle considérés comme une partie de l'indemnisation à verser aux compagnies pour compenser ce fameux manque à gagner, et j'entends par là les subventions aux voies secondaires, le rétablissement des voies secondaires, la réparation des wagons fermés et ainsi de suite? Après tout, rien qu'avec les wagons-trémies, les chemins de fer ont économisé 115 millions de dollars d'intérêts. De fait, en 1980, ce prétendu manque à gagner a été complètement compensé par des crédits qui ont été accordés aux chemins de fer pour tout autre chose que le transport du grain. Vous est-il jamais venu à l'esprit que les compagnies de chemins de fer avaient effectivement déjà été indemnisées et qu'elles le sont encore actuellement dans une grande mesure?

M. Mulder: Oui, ces facteurs sont effectivement pris en ligne de compte. Ainsi, la CCT a, par deux fois, conclu que les compagnies de chemins de fer ne pouvaient pas réclamer au titre de leurs frais de revient le coût du programme actuel de

[Text]

certainly the CTC has and Dr. Gilson has, that the cost associated with those operative branch lines should not be built into the cost structure. In the same way, whatever shortfall we would give the railways, if the Cabinet approves it, would be net of the branchline subsidies; in the same way the railways are not allowed to use the cost of capital or the depreciation associated with old hopper cars in their cost base.

Mr. Benjamin: Is it not correct, that in the last number of years, most and sometimes all of the alleged shortfall was made up to the railroads by other ways and other means in several different programs?

Mr. Mulder: I suppose if one adds up the total government cost in grain transportation that it matches in some ways the total losses, but the two of them are not strictly comparable since, for example, the Branchline Rehabilitation Program was there to replace the investment that the railways, rightly or wrongly, had not done over a period of years.

Mr. Benjamin: So you gave them the money?

Mr. Mulder: So that it was not in a sense the compensate him for the actual operating losses. Indeed the railway claims that subsidies and so on only covers roughly 50 per cent of their actual cost of running the operation.

Mr. Benjamin: They have always claimed that.

• 1230

Mr. Benjamin: They have always claimed that, and it is a lot of hooley.

Did the department consider, in the whole matter of fair play and equity, if the railroads under Mr. Gilson are entitled to a 29.5% return, which I consider obscene—but if that is fair for the railroads, does the department consider it is fair then that the grain producers have a 7% return? Or put it the other way around: if you were going to use Gilson for the farmers, the price of No. 1 wheat would be \$12.95 a bushel. If you would like to give the grain producers Gilson, as well as the railroads, I imagine the grain producers would be willing to pay more freight.

Mr. Mulder: The direct relations have not been made, but certainly the government is aware of the fact that we cannot expect the grain producers to pay for the whole cost of grain transportation. That is why we not only offer the Crow benefit but even are prepared to cost-share future increases so that the

[Translation]

rétablissement des voies secondaires. Nous avons décidé, tout comme l'avaient d'ailleurs conclu la commission et M. Gilson, que tous les coûts corollaires à ces voies secondaires en exploitation ne pouvaient pas faire partie de la structure du prix de revient. Dans un même ordre d'idées, quelle que soit l'indemnisation que nous verserions aux compagnies de chemins de fer, si le Cabinet y donne son assentiment, le total serait calculé après avoir retranché les subventions au titre des voies secondaires; toujours dans le même ordre d'idées, les compagnies de chemins de fer ne peuvent pas ajouter à leur prix de revient de base le coût de l'investissement, pas plus que la dépréciation des vieux wagons-trémies.

M. Benjamin: N'est-il pas vrai que depuis quelques années les compagnies de chemins de fer ont réussi à compenser le plus clair, sinon la totalité de ces prétendus manque à gagner, d'une façon détournée grâce à différents programmes?

M. Mulder: J'imagine que si l'on fait le total de l'intervention gouvernementale au niveau du transport des céréales, on arrive à un chiffre plus ou moins équivalent au total des pertes, mais les deux éléments ne sont pas parfaitement comparables dans la mesure où, par exemple, le programme de rétablissement des voies secondaires était destiné à venir remplacer l'investissement que les compagnies de chemins de fer n'avaient pas consenti, à tort ou à raison, au cours des années.

M. Benjamin: Vous leur avez donc donné de l'argent?

M. Mulder: Oui, mais dans une certaine mesure, il ne s'agissait pas d'une indemnisation au titre des pertes d'exploitation. Bien sûr, les compagnies de chemins de fer soutiennent que les subventions et autres contributions ne représentent grosso modo que 50 p. 100 de ce qu'il leur en coûte pour exploiter les réseaux.

M. Benjamin: Ce n'est pas nouveau.

M. Benjamin: C'est ce qu'elles ont toujours soutenu, mais c'est de la blague.

Pour faire preuve de justice et d'équité, le ministère s'est demandé si les chemins de fer méritaient vraiment, comme le recommande M. Gilson, une marge de 29.5 p. 100, que je considère personnellement comme grotesque, mais à supposer qu'elles le méritent, le ministère considère-t-il également que les céréaliculteurs ne méritent, eux, qu'une marge bénéficiaire de 7 p. 100? Si l'on retournait l'argument, cela reviendrait à dire que la formule Gilson, appliquée aux agriculteurs, mettrait le boisseau de blé n° 1 à \$12.95. J'imagine que, si la formule Gilson s'appliquait aux céréaliculteurs comme elle va s'appliquer aux compagnies de chemins de fer, les producteurs de céréales seraient parfaitement disposés à payer un tarif marchandise supérieur.

M. Mulder: Ce rapport direct n'a pas été établi, mais il est certain que le Gouvernement n'ignore pas le fait que nous ne pouvons espérer des céréaliculteurs qu'ils assument à 100 p. 100 les frais du transport de leurs céréales. C'est la raison pour laquelle non seulement offrons-nous aux producteurs tous les

[Texte]

net cost to the farmer would be significantly less than the total cost.

Mr. Benjamin: Why would the government continue to give money to the railways without taking equity in return? The leader of the opposition in the 1880s, the then Liberal leader, complained vociferously about all the money being given to Canadian Pacific. He said: We have given them all this money, and we do not own it, not even any portion of it. As a matter of protecting itself and having some say in those operations, why would not the government increase its equity for the money it gives CN and take equity in CP?

Mr. Mulder: Certainly, consideration is being given to increasing the equity from the government into CN. As I said with respect to equity infusion into CP, that is a policy decision and nobody in our shop is working on that issue.

Mr. Benjamin: That is too bad. You should be. You should be recommending it to the minister.

The Chairman: Thank you, Mr. Benjamin. Your memory is very good going back to 1880.

Mr. Benjamin: You should read the debates; it is fascinating. You can make the same speeches today that they were making in 1880.

The Chairman: I hope that one does not show on the record.

In any case, I want to thank Mr. Mulder, Mr. Pratt and Mr. Tittley for their appearance here today. As Mr. Mazankowski has said, their testimony was very forthright. We look forward to getting the additional information members have asked to be added to the minutes of our proceedings.

We will see you again in 1983 when we look at the estimates for 1983-84. Thank you very much, gentlemen, and thanks to members of the committee.

This afternoon's meeting is cancelled so the committee is adjourned until 9.30 a.m. on November 23 in Room 253-D, when Mr. Pierre Franche will be the witness.

[Traduction]

avantages de la formule du Pas-du-Nid-du-Corbeau, mais encore que nous sommes disposés à partager les augmentations tarifaires futures de sorte que ce qu'il en coûte net à l'agriculteur est de loin inférieur au coût total réel.

M. Benjamin: Pourquoi le Gouvernement continuerait-il à donner de l'argent aux compagnies de chemins de fer sans réclamer en retour une partie de leur avoir? Dans les années 1880, le leader de l'opposition à la Chambre, il était libéral à l'époque, s'était plaint à cor et à cri des sommes astronomiques qui étaient versées au Canadien Pacifique. Il disait à l'époque: Nous avons donné tout cet argent à la compagnie et elle ne nous appartient même pas; nous n'en tirons rien. Pour pouvoir se protéger et avoir son mot à dire au niveau des activités ferroviaires, pourquoi le Gouvernement n'augmenterait-il pas la part d'actif qu'il détient en contre-partie de tout ce qu'il donne au CN et au CP?

M. Mulder: Il est certain que, dans le cas du CN, c'est une possibilité qui est envisagée. Comme je l'ai déjà dit à propos de l'injection de capitaux au CP, il s'agit là d'une décision d'ordre politique et personne chez nous ne se penche sur la question.

M. Benjamin: C'est bien dommage, car vous devriez le faire. C'est ce que vous devriez recommander au ministre.

Le président: Je vous remercie, monsieur Benjamin. Vous avez une excellente mémoire pour pouvoir ainsi vous souvenir de ce qui s'est passé en 1880.

M. Benjamin: Vous devriez lire le *Hansard*, vous en seriez fasciné. Il serait parfaitement possible aujourd'hui de reprendre mot pour mot les discours de 1880.

Le président: J'espère que ce ne sera pas publié.

Quoi qu'il en soit, je voudrais remercier M. Mulder, M. Pratt et M. Tittley d'avoir comparu devant nous aujourd'hui. Comme l'a dit M. Mazankowski, ils ont été très francs et très directs. Nous attendons avec impatience les renseignements que les députés vous ont demandés pour les publier en annexe à nos comptes rendus.

Nous nous retrouverons en 1983, à l'occasion de l'étude du budget 1983-1984. Merci beaucoup, messieurs, et merci aussi à vous, messieurs les membres du Comité.

La séance est levée et le Comité reprendra ses travaux le 23 novembre à 9h30 à la salle 253-D avec la comparution de M. Pierre Franche.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Printing Office,
Supply and Services Canada,
45 Sacré-Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Imprimerie du gouvernement canadien,
Approvisionnement et Services Canada,
45, boulevard Sacré-Coeur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

WITNESSES—TÉMOINS

From the Department of Transport:

Mr. Nick Mulder, Administrator, Canadian Surface Transportation Administration;

Mr. Robert Tittley, Director General, Rail Passenger;

Mr. Denis Pratt, Director General, Surface Policy, Planning and Urban Programs.

Du ministère des Transports:

M. Nick Mulder, administrateur, Administration canadienne des Transports de surface;

M. Robert Tittley, directeur général, Services ferroviaires-voyageurs;

M. Denis Pratt, directeur général, Politique de surface, planification et programmes urbains.

HOUSE OF COMMONS

CHAMBRE DES COMMUNES

Issue No. 82

Fascicule n° 82

Tuesday, November 23, 1982

Le mardi 23 novembre 1982

Chairman: Maurice A. Dionne

Président: Maurice A. Dionne

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des*

Transport

Transports

RESPECTING:

CONCERNANT:

Supplementary Estimates (B) 1982-83: Vote 80b—
Payments to VIA Rail Canada Inc.—Surface
Transportation Program under TRANSPORT

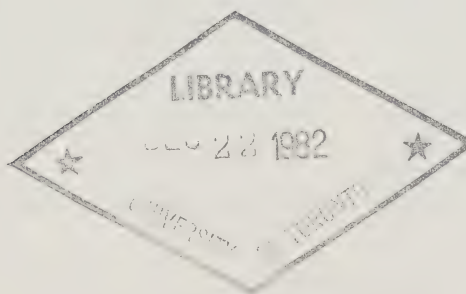
Budget supplémentaire (B) 1982-1983: crédit 80b—
Paielements à VIA Rail Canada Inc.—Programme des
transports de surface sous la rubrique TRANSPORTS

WITNESSES:

TÉMOINS:

(See back cover)

(Voir à l'endos)



First Session of the
Thirty-second Parliament, 1980-81-82

Première session de la
trente-deuxième législature, 1980-1981-1982

STANDING COMMITTEE ON
TRANSPORT

Chairman: Maurice A. Dionne

Vice-Chairman: Pierre Deniger

Benjamin	Corbin
Berger	Corriveau
Blaikie	Ellis
Bockstael	Flis
Campbell (<i>LaSalle</i>)	Forrestall

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Maurice A. Dionne

Vice-président: Pierre Deniger

Messrs. — Messieurs

Gass	McKnight
Harquail	Nowlan
MacBain	Siddon
Mazankowski	Turner—(20)

(Quorum 11)

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 65(4)(b)

On Monday, November 22, 1982:

Mr. Forrestall replaced Mr. McDermid.

Conformément à l'article 65(4)b) du Règlement

Le lundi 22 novembre 1982:

M. Forrestall remplace M. McDermid.

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, NOVEMBER 23, 1982
(125)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 9:40 o'clock a.m. this day, the Chairman, Mr. Dionne (*Northumberland—Miramichi*), presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Benjamin, Blaikie, Bockstael, Campbell (*LaSalle*), Deniger, Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Ellis, Flis, Forrestall, Gass, Harquail, Mazankowski, McKnight, Nowlan, Siddon and Turner.

Witnesses: From VIA Rail Canada Inc.: Mr. Pierre Franche, President and Chief Executive Officer and Mr. Gabriel Fortin, Q.C., Vice-President—Law and Secretary.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference, dated November 8, 1982, relating to the Supplementary Estimates (B) for the fiscal year ending March 31, 1983 (*See Minutes of Proceedings, Tuesday, November 16, 1982, Issue No. 80*).

The Committee resumed consideration of Vote 80b—Surface Transportation Program under TRANSPORT.

The witnesses answered questions.

At 11:10 o'clock a.m., the sitting was suspended.

At 11:17 o'clock a.m., the sitting resumed.

In accordance with a motion of the Committee, at the meeting held on May 8, 1980, the Chairman authorized that the following documents be printed as appendices to this day's Minutes of Proceedings and Evidence:

1. The document submitted by Mr. Nick Mulder, Administrator, Canadian Surface Transportation Administration, Department of Transport. (*See Appendix "TRPT-32"*).
2. The document submitted by Mr. Pierre Franche, President and Chief Executive Officer, VIA Rail Canada Inc. (*See Appendix "TRPT-33"*).

Questioning was resumed;

At 12:40 o'clock p.m., the Committee adjourned until 8:00 o'clock p.m. this day.

PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 23 NOVEMBRE 1982
(125)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 09h40 sous la présidence de M. Dionne (*Northumberland—Miramichi*), président.

Membres du Comité présents: MM. Benjamin, Blaikie, Bockstael, Campbell (*LaSalle*), Deniger, Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Ellis, Flis, Forrestall, Gass, Harquail, Mazankowski, McKnight, Nowlan, Siddon et Turner.

Témoins: De VIA Rail Canada Inc.: M. Pierre Franche, président-directeur général et M. Gabriel Fortin, c.r., vice-président aux affaires juridiques et secrétaire général.

Le Comité reprend l'étude de son Ordre de renvoi du 8 novembre 1982 portant sur le Budget supplémentaire (B) pour l'année financière se terminant le 31 mars 1983. (*Voir procès-verbal du mardi 16 novembre 1982, fascicule n° 80*).

Le Comité reprend l'étude du crédit 80b—Programme de transport de surface sous la rubrique TRANSPORTS.

Les témoins répondent aux questions.

A 11h10, le Comité suspend ses travaux.

A 11h17, le Comité reprend ses travaux.

Conformément à une motion adoptée à la séance du 8 mai 1980, le président autorise que les documents suivants soient joints aux procès-verbal et témoignages de ce jour:

1. Le document soumis par M. Nick Mulder, administrateur, Administration canadienne du transport de surface, ministère des Transports. (*Voir appendice «TRPT-32»*).
2. Le document soumis par M. Pierre Franche, président et directeur exécutif, VIA Rail Canada Inc. (*Voir appendice «TRPT-33»*).

L'interrogation se poursuit;

A 12h40, le Comité suspend ses travaux jusqu'à 20h00.

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

EVIDENCE

*(Recorded by Electronic Apparatus)**[Texte]*

Tuesday, November 23, 1982

• 0940

The Chairman: We will get underway now. We are resuming consideration of our order of reference relating to Supplementary Estimates (B) for the fiscal year ending 31, March 1983. This morning we shall be looking at Vote 80b, relating to the Surface Transportation Program, and more specifically VIA Rail.

TRANSPORT

A—Department—Surface Transportation Program

Vote 80b—Payments to VIA Rail Canada Inc. \$115,793,000

The Chairman: I would like to take this opportunity to welcome before the committee Mr. Pierre Franche, President of VIA Rail Canada Inc. Mr. Franche is no stranger to the committee, but I believe it is his first appearance before the committee in his role as president of VIA Rail Canada. Mr. Franche, we welcome you. I know that all members of the committee have the strong hope that VIA Rail will become in fact a viable and national rail passenger service, that it will become economically healthy, and I believe you have a lot of friends on this committee.

We welcome you here and we will begin our questioning this morning with Mr. Nowlan, unless you have a statement which you would like to make first.

Mr. Pierre Franche (Chairman and President, VIA Rail Canada Inc.): No, Mr. Chairman, I have no statement. I prefer to give the time to members of the committee.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Franche.

I should say that with Mr. Franche is Mr. Gabriel Fortin, Vice-President, Law, and Secretary, VIA Rail. Welcome to you too, Mr. Fortin.

Mr. Nowlan.

Mr. Nowlan: Thank you, Mr. Chairman. Like yourself, I would like to welcome Mr. Franche. We have seen his name in print before in other capacities, and I have even raised a few questions about his good name though I never wanted to necessarily reflect on his competence or judgement as long as something is produced in VIA Rail—which, as the chairman did say, has some friends around this table. But before my first question, I will say this, which will be the basis of my question: Mr. Chairman, unless something is produced pretty soon in a finite form, a definable form, be it a VIA Rail bill or a VIA Rail discussion paper, I think some of that goodwill that does exist in the community at large is going to evaporate. Quite frankly, I think it is almost getting into an unconscionable situation, not to have had this VIA Rail bill or discussion paper. I appreciate that is not Mr. Franche's responsibility directly.

TÉMOIGNAGES

*(Enregistrement électronique)**[Traduction]*

Le mardi 23 novembre 1982

Le président: À l'ordre s'il vous plaît. Nous reprenons l'étude de notre ordre de renvoi portant sur le budget supplémentaire (8) pour l'année financière se terminant le 31 mars 1983. Ce matin nous allons étudier le crédit 80b relatif au Programme des transports de surface, et portant plus particulièrement sur les paiements à VIA Rail.

TRANSPORTS

A—Ministère—Programme des transports de surface

Crédit 80b—Paiements à VIA Rail Canada\$115,793,000

Le président: Permettez-moi de souhaiter la bienvenue à M. Pierre Franche, président de VIA Rail Canada Inc. M. Franche n'est pas un nouveau venu au comité mais je pense que c'est sa première comparution en tant que président de VIA Rail Canada. Monsieur Franche, nous vous souhaitons la bienvenue. Je sais que tous les membres du comité espèrent de tout coeur que VIA Rail devienne rentable et assure un service passagers sur l'étendue du territoire national; cela dit je voudrais vous dire que vous comptez beaucoup d'amis au sein du comité.

Nous vous souhaitons donc la bienvenue et c'est M. Nowlan qui commencera à poser des questions, à moins que vous n'ayez une déclaration préliminaire à faire avant.

M. Pierre Franche (directeur et président, VIA Rail Canada Inc.): Non, monsieur le président je n'ai aucune déclaration à faire. Je préfère que l'on ne perde pas de temps et que les membres du comité me posent directement des questions.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Franche.

Accompagne M. Franche, M. Gabriel Fortin, vice-président aux Affaires juridiques et secrétaire général, VIA Rail. Je vous souhaite également la bienvenue, monsieur Fortin.

Monsieur Nowlan.

M. Nowlan: Merci, monsieur le président. Comme vous venez de le faire, je voudrais également souhaiter la bienvenue à M. Franche. Nous avons entendu parler de lui à d'autres fonctions, et personnellement j'ai soulevé quelques questions quant à sa réputation, même si jamais je n'ai voulu nécessairement mettre en cause ses compétences et son jugement. Espérons que le sort de VIA Rail va s'améliorer—comme le président l'a dit, M. Franche compte des amis ici. Avant de poser ma première question, monsieur le président, je voudrais dire qu'à moins de faire quelque chose de bien précis et de bien tangible rapidement, que ce soit un projet de loi sur VIA Rail ou un document de travail, je crois que la bonne volonté qui existe au sein de la communauté risque de s'éroder. Pour être franc, je pense qu'il est presque impardonnable de n'avoir pas jusqu'à présent discuté d'un projet de loi ou d'un document de

[*Texte*]

Mr. Chairman, I would like to be very short because my friend, Mr. Ellis, has to leave to pick up some very important Minister of Transport at the airport. I wonder if I could just ask one general question and then stop so he could—it is a little unusual—take over my time, and then I will come back on a second round.

The Chairman: It may be unusual, but I do not think there would be any great opposition to it. We try to accommodate the members.

Mr. Nowlan: Thank you. My question will be within whatever the time limit is.

Mr. Franche, after welcoming you and wishing you well on a bumpy road—and of course the bumpy road is because the roadbed is rather rocky at the moment because we have not seen the white paper and/or the discussion paper, my first question is: Do you have your views in that proposal, and have you seen the draft bill—appreciating full well that technically you have only really been in charge of the operation since November 1? What is the status of the bill or paper as far as you are concerned?

Mr. Franche: Mr. Chairman, the discussion paper, as previously referred to, of which I have seen some drafts, has been referred to us at least for input and comment. The final product we have not seen yet. Of course, it is the responsibility of the Department of Transport to prepare the paper. I wish to assure committee members that as far as VIA Rail Canada is concerned, independently of the paper itself, if we are asked to, and I presume we will be, we will obviously present a brief before those who will be considering the discussion paper, and so that VIA Rail is maintained, that it would keep its final position, obviously, for presentation to members. However, we have put some input into it. It is still in the drafting stages, and I presume it would be up to Transport Canada to figure out exactly when it will be presented.

• 0945

Mr. Nowlan: As far as you are concerned in your corporation, there is no delay from that end, as far as the white paper or bill is concerned; you have your input into the ministry?

Mr. Franche: I can assure you, Mr. Chairman, that VIA Rail has not delayed—and in fact we work very expeditiously to deal with drafts as they come up.

Mr. Nowlan: Mr. Chairman, I do not want to pursue anything further at the moment, but if I could go on the second round and let Mr. Ellis continue, whether it is supplementary or not. I appreciate the consideration of the committee very much.

The Chairman: Just before Mr. Ellis starts, I want to let Mr. Franche know that we have a commitment from the minister that this paper will be referred to this committee, and I think I

[*Traduction*]

travail sur VIA Rail. Je reconnais néanmoins que ce n'est pas directement la responsabilité de M. Franche.

Monsieur le président, je serai bref étant donné que mon ami, M. Ellis doit se rendre à l'aéroport pour aller chercher l'un des ministres des Transports des provinces. Cela dit, je commencerai par une question générale et ensuite j'en resterai là et, ce qui est un peu inhabituel, je cèderai mon temps de parole à M. Ellis et je poserai d'autres questions au deuxième tour.

Le président: C'est peut-être inhabituel mais je pense qu'il n'y a pas beaucoup de membres du comité qui sont contre. Nous essayons de faire plaisir à tout le monde.

M. Nowlan: Merci. Je vous pose donc ma question.

Monsieur Franche, après vous avoir souhaité la bienvenue, tout le succès possible dans vos projets—entreprise dans laquelle vous allez rencontrer beaucoup de difficultés étant donné que pour l'instant nous n'avons discuté d'aucun Livre blanc ou d'aucun document de travail, je vous demanderai de nous donner votre point de vue, et également si vous avez eu l'occasion de jeter un coup d'oeil au projet de loi—tout en sachant bien entendu que vous n'êtes entré en fonction que le 1^{er} novembre. Que pensez-vous du projet de loi ou du document de travail?

M. Franche: Monsieur le président, le document de travail dont on a parlé avant et dont j'ai vu certains projets, nous a été envoyé pour commentaires. Nous n'avons pas encore pris connaissance du document définitif. Bien entendu c'est au ministère des Transports qu'incombe la responsabilité de rédiger le document. Je voudrais rassurer les membres du comité en leur disant, qu'en ce qui concerne VIA Rail Canada, indépendamment du document en soi, si on nous le demande, comme ce sera le cas je pense, nous présenterons un mémoire aux personnes qui seront chargées d'étudier le document de travail. Toutefois, nous avons fait part de notre point de vue. Pour l'instant, ce document est en cours d'élaboration et c'est au ministère des Transports de décider de la date à laquelle il sera présenté.

M. Nowlan: Pour vous, il n'y a aucun retard de votre part en ce qui a trait au Livre blanc ou au projet de loi; vous avez votre mot à dire au ministère?

M. Franche: Je peux vous assurer, monsieur le président, que VIA Rail n'a en rien retardé le processus, au contraire nous faisons diligence pour étudier les différents projets lorsqu'ils nous sont soumis.

M. Nowlan: Monsieur le président, je ne m'attarderai pas pour l'instant, je vais laisser M. Ellis continuer, je reviendrai au deuxième tour en posant une question supplémentaire ou une autre. Je remercie le comité de sa compréhension.

Le président: Avant de donner la parole à M. Ellis, je voudrais dire à M. Franche que le ministre s'est engagé à ce

[Text]

can promise you now that you will have an opportunity to present your brief.

Mr. Ellis, please.

Mr. Ellis: Thank you very much, Mr. Chairman. Mr. Nowlan was good enough to let me begin, but I am not at all sure where I want to begin; there is just so much I want to question Mr. Franche on.

The last time Mr. Franche appeared before the committee, as I recall I sat alone on this side, Mr. Chairman. At that point in time I made a comment about Mr. Franche leaving the position he had then as chairman of the National Harbours Board, and while he neither confirmed nor denied it, obviously it was correct, as we see Mr. Franche before us today. I just hope I do not run into the same problems with the President of VIA Rail buying equipment from Japan as I did with the Chairman of the National Harbours Board buying equipment from Japan at the expense of Canadian manufacturers.

Mr. Chairman, I would like to start with the LRCs, and while I appreciate that Mr. Franche has not had, first, any input into the purchase of the LRCs, and, second, has not had much time perhaps to get a handle on what is happening, could the president comment on some of the problems of the LRCs?

I have over the years questioned the minister in the House as to their slow arrival on the scene, and now that they are here—we have the units in place—I am terribly concerned that there are some very serious flaws in that equipment. With the staff that was here a few days ago we heard about the banking equipment, and having ridden on the train I know that someone my size just cannot be comfortable on an LRC. So the comfortable part of it really does not mean a whole lot. If you are maybe five or six inches shorter you can sit reasonably, but when you are my size or Mr. Nowlan's size—and I do not know how often Mr. Nowlan rides the LRCs—they really are not comfortable.

Mr. Nowlan: We do not have them yet in the valley.

Mr. Ellis: The heating equipment does not work on the train and it is usually so hot that it is uncomfortable. And the fact that at certain stops when you get to the railway station you find you cannot get off because the doors will not open, frankly, is very disconcerting. I am concerned about safety. If there were a fire inside the train, or any other crisis inside the train, and you could not get out, I would find that extremely disconcerting. And when the intercom on the train tells you that you must stay in your seats because you must not go between cars, the doors are half open, there is a warning bell ringing, obviously it is not safe to pass between cars. I also have some concern about that. So as regards the comfort portion of it, I have some very real concerns.

Finally, since the LRCs are running about as late as the ordinary trains did on VIA, obviously the rapid part of the LRC is not very factual as well. They may well be light, I do

[Translation]

que le comité soit saisi de ce document et je peux donc vous dire que vous aurez l'occasion de présenter votre mémoire.

Monsieur Ellis, vous avez la parole.

M. Ellis: Merci beaucoup, monsieur le président. M. Nowlan a eu la gentillesse de me laisser commencer mais je ne vois vraiment pas par quoi étant donné qu'il y a une foule de questions que je voudrais poser à M. Franche.

La dernière fois que M. Franche a comparu devant le comité, si je me souviens bien, j'étais le seul de ce côté-ci de la table, monsieur le président. A cette occasion, j'avais demandé à M. Franche s'il entendait démissionner de ses fonctions de président de la Commission des ports nationaux et bien qu'à l'époque il ne m'ait répondu ni par oui ni par non, j'ai aujourd'hui la confirmation de ce que je pensais. J'espère que le président de VIA Rail ne décidera pas d'acheter du matériel au Japon comme il l'a fait lorsqu'il était président de la Commission nationale des ports aux dépens des manufacturiers canadiens.

Monsieur le président, en commençant je voudrais parler des LRC, je reconnais que M. Franche n'a rien eu à dire dans l'achat des LRC et deuxièmement qu'il n'a pas eu beaucoup de temps pour savoir ce qui s'est passé, je lui demanderai donc de faire quelques commentaires sur certains des problèmes que posent les LRC?

Au cours des années, j'ai demandé à la Chambre au ministre, de m'expliquer pourquoi ces LRC avaient tardé à arriver et maintenant que certains de ces trains sont en service—je m'inquiète beaucoup du fait que ces trains présentent des défauts graves. On nous a parlé il y a quelques jours du système de servo-inclinaison sur les LRC et pour avoir pris le train, je sais que quelqu'un de ma taille ne peut pas être confortablement assis dans un LRC. Donc le côté confort du train est à considérer sérieusement. Une personne de cinq à six pouces plus petite que moi peut s'asseoir confortablement mais les gens de ma taille ou de la taille de M. Nowlan, non—je ne sais pas combien de fois M. Nowlan a pris le LRC—mais pour ma part je n'ai pas été très bien assis.

M. Nowlan: Ces trains ne sont pas encore en service dans la vallée.

M. Ellis: Le matériel de chauffage ne fonctionne pas bien sur les trains et généralement les trains sont surchauffés ce qui n'est pas agréable. A cela ajoutez que lors de certains arrêts en gare, les passagers ne peuvent pas sortir vu que les portes ne veulent pas s'ouvrir, franchement, tout cela est très surprenant. Je me pose des questions sur la sécurité de ces trains. En cas d'incendie à l'intérieur d'un train ou en cas d'urgence, il est impossible de sortir, ce qui, à mon sens, est très grave. Ensuite, l'intercom à bord du train demande aux passagers de rester assis et de ne pas passer d'un wagon à l'autre parce que les portes ne sont pas fermées et on entend une sonnerie; de toute évidence, on ne peut passer d'un wagon à l'autre en toute sécurité. Moi cela m'inquiète aussi. En ce qui a trait au côté confort, j'ai des réserves très graves.

Enfin, étant donné que les LRC sont presque aussi en retard que les trains ordinaires, on ne peut les appeler des trains rapides. Il se peut qu'ils soient légers, je ne sais pas, je n'en ai

[*Texte*]

not know; I have not weighed them. They are certainly neither rapid nor comfortable. Perhaps, Mr. Chairman, we could have the president comment on those before I get into policy.

• 0950

Mr. Franche: With regard to the LRCs, yes, we have had some problems. I think members of the committee must realize that this is a new type of development which, contrary to maybe certain European countries that have tested it for years, was put in service rather rapidly and we are basically debugging it at the moment. There has been quite a bit of progress. I would not want to leave members of this committee under the impression that we have not progressed extensively on the problems we have met.

The hon. member has made reference first of all—well, I will take it backwards—to the speed or the lateness of trains. We had difficulty with a locomotive at one stage. We have resolved that through installation of dampers which are being installed as of, I believe, last week. The program should be terminated by approximately the first week in January, and all locomotives to go back to the speed of 95 miles an hour. That has been done through the installation of dampers, as I previously said, and by reprofiling the wheels. That is one part of the problem solved, but I will say only partially solved because the wheel profiling is a solution that is not totally satisfactory to VIA in the long term, and we are working on some of the other aspects. But we can certainly operate in all safety at 95 miles an hour. That has to do with the speed, and that should be going back up. There are already two locomotives at 95 miles an hour at the moment.

Speaking of the banking equipment, the banking equipment at the moment is not in service. We are doing some tests on the reliability aspect to make sure that the equipment will continue to operate. At the moment there are four coaches in service—as of 10 days ago, I believe—being hauled in service in order to test the banking equipment, and that is for reliability. At this moment there are no safety aspects to the banking equipment as the fail-safe mechanism has now been established and modifications are being brought into every car to satisfy that.

Heating equipment I believe, Mr. Chairman, is not a problem any more. This is news to me. At some stage we had difficulty with the air-conditioning. We were getting some fouling of the filters and so forth in the spring. Some adjustments have been carried on and I believe that the heating equipment is satisfactory. Obviously, the member may well say that at this time of year air-conditioning for cooling purposes is not necessary, and I will agree, but the heating itself has not been brought to my attention in the last month or so.

The door aspect is now under control. Certain changes have to be brought to some of the components of the door, but they are not opening when in service, as was previously reported.

[*Traduction*]

jamais pesés. Ces trains ne sont certainement ni confortables ni rapides. Monsieur le président, avant de discuter des questions de politique nous pourrions peut-être demander au président de nous dire ce qu'il en pense.

M. Franche: Nous avons eu des problèmes avec LRC. Les membres du comité doivent se rendre compte qu'il s'agit d'un nouveau type de train qui contrairement à ce qui s'est passé dans certains pays européens—où le LRC a été testé pendant plusieurs années, a été mis en service assez rapidement et pour l'instant nous en découvrons les défauts. On a néanmoins fait pas mal de progrès. Je ne voudrais pas que les membres du comité aient l'impression que nous n'avons pas fait de sérieux progrès pour trouver des solutions aux défauts que nous avons observés.

L'honorable député a parlé en premier lieu—mais je vais d'abord répondre à sa dernière question—de la vitesse ou du retard des trains. A une certaine époque les motrices nous ont causé des difficultés. Nous avons résolu ce problème en posant des amortisseurs sur les motrices, opération qui je pense a commencé la semaine dernière. Le programme devrait être terminé d'ici la première semaine de janvier et toutes les motrices pourront recommencer à rouler à 95 milles à l'heure. Nous avons également reprofilé les roues. Donc c'est une partie du problème pour laquelle nous avons trouvé une solution, je dis bien une partie du problème parce que le profilage des roues est une solution qui à long terme n'est pas entièrement satisfaisante; nous sommes pour l'instant en train d'étudier les autres aspects du problème. Mais les trains peuvent dès maintenant rouler en toute sécurité à 95 milles à l'heure. Il y a déjà deux locomotives qui roulent à cette vitesse.

Parlons à présent du matériel de servo-inclinaison, je dois dire que pour l'instant il n'est pas en service. Nous sommes en train d'effectuer des tests de fiabilité pour nous assurer que le matériel ne connaîtra aucune défaillance. Pour l'instant il y a quatre wagons en service pour tester le matériel de servo-inclinaison et sa fiabilité. Pour l'instant la question de sécurité de ce matériel ne se pose pas étant donné que l'on a installé sur les wagons un mécanisme à protection totale, dont tous les wagons seront dotés.

En ce qui concerne le chauffage des trains, je crois monsieur le président que la question n'est plus un problème. Je ne savais pas qu'il y avait eu des problèmes de chaleur. Par contre à un certain moment nous avons eu des problèmes avec la climatisation. Les filtres s'encrassaient au printemps. Là encore des modifications ont été apportées au matériel et je crois maintenant que le chauffage est satisfaisant. De toute évidence, le député pourrait dire que la climatisation n'est pas nécessaire maintenant en hiver, je suis de son avis, mais on ne m'a pas signalé des problèmes de chauffage, tout au moins au cours du mois dernier.

On a également trouvé la solution aux problèmes des portières. On a modifié certaines parties des portières, et elles ne s'ouvrent plus lorsque le train roule comme c'était le cas. De

[Text]

There is the occasion where they have to be opened manually instead of controlled electrically.

With regard to seat size, well, I guess there are different people of different sizes on our trains. With extensive testing we have tried to design a seat which, at the moment is, I am sure, as comfortable as those on airplanes.

With respect to the light weight, yes, the cars are definitely lighter and more fuel efficient than the conventional type of cars.

The Chairman: Mr. Ellis.

• 0955

Mr. Ellis: Mr. Chairman, the point I want to make is that all those complaints I outlined were from a ride on the train the day before yesterday. None of them are old complaints. This was the day before yesterday, on Sunday. The heat, the doors on the outside not opening in a station, the doors between the cars not closing in transit, those other factors, the running late, were all just two days ago.

Now Mr. Chairman, I want to deal for a moment with policy. We have been told in statements by VIA Rail prior to this point that it is their intention in large measure to service the major-city-to-major-city routes where VIA Rail can show the best profit. It seems to me that does not particularly serve the people of Canada. Between Quebec City and Montreal, between Montreal and Toronto, Toronto-Windsor, Edmonton-Calgary, and other major cities in Canada, there is a plethora of methods of transportation. You can fly; you can go by bus; in fact there are a number of airlines competing for the route. However where smaller centres—Havelock to Toronto, one of the ones that was cut off by VIA Rail a while ago; from the Belleville-Trenton area to Ottawa—these areas do not have a choice of methods of transportation. It seems to me that the policy of VIA Rail should be to serve Canadians and not simply try to be competitive with other modes of transportation between the major cities.

My next question to Mr. Franche is, in the area of policy, does the new president intend to continue on with the policy that was enunciated to us some time ago? Does he intend to continue with cutbacks in the service to small areas and, at their expense, institute better service between major centres?

The Chairman: Mr. Franche.

Mr. Franche: Mr. Chairman, before answering the member's question, and just referring to a previous one, if the member afterwards would tell me on which train service two days ago he had this problem, I would appreciate it very much, so I can look into it.

With respect to the question of the policy of VIA, VIA obviously is in the dilemma of trying to serve everyone well. It is a fact, I think, that at this moment the policy of VIA is to recognize that we are operating three types of services: the

[Translation]

temps en temps, toutefois, il faut les ouvrir à la main faute de commande électrique.

En ce qui concerne la grandeur des sièges, les passagers qui voyagent dans nos trains sont de tailles variables différentes. Après avoir testé longuement différents sièges nous avons adopté un siège qui j'en suis sûr est au moins aussi confortable que ceux que l'on trouve sur les avions.

Dernier aspect la légèreté du train, oui les wagons sont beaucoup plus légers et moins «énergivores» que les wagons conventionnels.

Le président: Monsieur Ellis.

M. Ellis: Monsieur le président, les plaintes que j'ai à l'endroit du LRC ne sont pas anciennes, étant donné que c'est avant-hier que j'ai pris le train, c'est-à-dire dimanche. Le chauffage, les portes qui ne s'ouvrent pas en gare, les portes ouvertes entre les wagons alors que le train roule, les retards, etc., tout cela s'est passé il y a deux jours.

Monsieur le président, je voudrais maintenant aborder brièvement les questions de politique. VIA Rail nous a assurés qu'elle avait l'intention, dans une large mesure, d'assurer la desserte des principales villes, lignes qui pour elles sont les plus rentables. À mon avis on ne peut pas dire que cela serve particulièrement bien les Canadiens. Car entre la ville de Québec et Montréal, entre Montréal et Toronto, entre Toronto et Windsor, Edmonton et Calgary ainsi qu'entre d'autres villes importantes du Canada, le train est loin d'être la seule façon de se déplacer. On peut prendre l'avion, l'autobus, pour tout dire, il y a même plusieurs compagnies aériennes qui se font concurrence pour cette ligne. Toutefois, la desserte des petites villes—Havelock-Toronto, par exemple, qui a été coupé par VIA Rail il n'y a pas longtemps—de Belleville-Trenton à Ottawa, le choix quant au mode de transport est beaucoup plus réduit. Il me semble que la politique de VIA Rail devrait consister à servir au mieux les intérêts des Canadiens et non pas simplement d'être aussi compétitive que les autres transporteurs entre les principales villes.

Ma question suivante, M. Franche, est également une question de politique, je voudrais demander au nouveau président s'il a l'intention de poursuivre la politique qu'avait formulée M. Pepin il y a quelque temps? Va-t-il continuer de couper certains services entre petites agglomérations pour en assurer de meilleurs entre les grandes?

Le président: Monsieur Franche.

M. Franche: Monsieur le président, avant de répondre, pour revenir sur une question antérieure, je voudrais si c'est possible que le député me dise sur quel train il a voyagé il y a deux jours, je pourrais de cette façon essayer de faire quelque chose.

Eu égard maintenant à la politique de VIA Rail, la compagnie se trouve devant le dilemme d'essayer de servir au mieux tout le monde. Pour l'instant, VIA Rail exploite trois types de services, nommément dans les régions éloignées, le service

[Texte]

remote services, the transcontinental and the intercity, in which one could group the corridor and the regional services. The one area where VIA can most likely achieve the financial self-sufficiency, Mr. Chairman, that you referred to at the beginning of this hearing is in the intercity area. In that area the difficulty we have of course is going from one major point to another major point with a certain amount of population density within a timeframe that is acceptable to the customer and, on the other hand, satisfying stopovers along the way which delay the arrival time and make VIA less attractive, especially to those who can use their automobile on a long service.

The other aspect is obviously that some of these communities along the way are served by bus, and obviously in many cases most people will have a tendency to use their automobile for the shorter distances. So at the moment VIA is pursuing a course of trying to satisfy the intercity needs, recognizing that sometimes it is difficult for some of the points in between.

• 1000

The hon. member has made a reference to cutbacks. I can say that VIA is not looking at any cutbacks. It will, obviously, from time to time within the normal procedures of railway administration with CTC and so forth, look at the adjustments in service whether up or down, but for the next year or two we are looking at a stability in service to consolidate the operations of VIA Rail. My purpose is not just to look at cutbacks. Quite the contrary, it is to put more people on the train. That is what we are trying to do and obviously some of the best chances of putting people on the train have to do with the larger cities from point to point.

The Chairman: Final question, Mr. Ellis.

Mr. Ellis: All right. I will make it a double-barrelled question then. I will just ask the president to comment briefly on, for example, the Havelock—Toronto run which was cut out. I have ridden that train and any time I have been on it you could not get another soul on it. It was that busy—and others of my colleagues who ride it more frequently than I do confirm that in fact it was that busy—and yet it was cut out. I have a list in front of me of reductions in the service and that one is listed at a savings of “22”. Unfortunately, Mr. Chairman, I cannot tell you whether that is \$2,200, \$22,000 or \$22 million, when it was cut back in 1981.

The Chairman: I believe it was million.

Mr. Ellis: I cannot believe it would be \$22 million on that little Havelock—Toronto run. I almost think I could run a train for that kind of dollars on that short run. But nonetheless, that was a petty saving that took away the service to a large number of people, that I frankly condemn in VIA's policy.

[Traduction]

transcontinental et le service intercity qui regroupent les services régionaux et les services axiaux. Là où VIA Rail pourra probablement atteindre l'autonomie financière, monsieur le président, dont vous avez parlée en début de séance, c'est dans le service interilles. Le problème qui se pose dans ce type de service c'est que nous devons nous rendre d'une ville importante à une autre ville importante avec un certain nombre de passagers et dans des délais acceptables par les passagers, et tout en faisant d'autre part des arrêts en route qui retardent l'heure d'arrivée et qui de ce fait même rendent VIA moins intéressante, spécialement pour ceux qui sur de longues distances peuvent utiliser leur voiture.

Certaines de ces communautés sont également desservies par des autobus et évidemment souvent la plupart des gens auront plutôt tendance à prendre leur voiture sur les petits parcours. Pour l'instant, VIA essaie de satisfaire la demande et les besoins du trafic intercity, en admettant que parfois il est difficile de faire des arrêts intermédiaires.

L'honorable député a parlé des coupures. La compagnie n'envisage pas d'en faire d'autres. Bien évidemment, de temps en temps compte tenu des décisions administratives qui seront prises par la Commission canadienne des Transports, nous serons peut-être amenés à faire des ajustements dans nos services, que ce soit pour en ajouter ou en retrancher, mais pour les deux prochaines années les services resteront ce qu'ils sont afin de consolider l'exploitation. Mon but n'est pas d'étudier les coupures à faire, tout au contraire c'est d'inciter le plus grand nombre de gens à prendre le train. C'est ce que nous essayons de faire et, là où nous aurons le plus de chance d'y parvenir, c'est sur les lignes entre les grands centres urbains.

Le président: Dernière question, monsieur Ellis.

M. Ellis: Très bien. Ce sera une question à deux volets. Je voudrais demander au président de faire quelques brefs commentaires sur la ligne Havelock-Toronto qui comme je l'ai dit a été coupée. J'ai pris ce train et, à chaque fois que je l'ai pris, je dois dire qu'il était plein. D'ailleurs, certains de mes collègues qui l'ont pris beaucoup plus que moi l'ont confirmé, néanmoins cela n'a pas empêché que l'on coupe le service. J'ai ici devant moi une liste des coupures qui ont été faites et cette ligne a permis des économies de «22». Malheureusement monsieur le président, je ne peux pas vous dire si en 1981 lorsque la ligne a été abandonnée on a pu ainsi économiser \$2,200, \$22,000 ou 22 millions de dollars.

Le président: Je crois qu'il s'agissait de 22 millions de dollars.

M. Ellis: Je ne crois pas qu'il puisse s'agir de 22 millions de dollars sur cette petite ligne Havelock-Toronto. Personnellement je serais en mesure d'assurer une liaison ferroviaire pour ce montant. Quoiqu'il en soit, c'est une économie négligeable qui a causé des inconvénients à un grand nombre de gens et franchement je ne peux que condamner la politique de VIA Rail.

[Text]

The last question then, Mr. Chairman, would have to do with routes. Does the president of VIA now see a rationalization of routes? For example, a train from the nation's capital to Toronto must go over a roadbed that is restricted to 40 miles an hour. It goes down to the main line at Brockville before it gets any speed at all. As a consequence, the train ride from Ottawa to Toronto is something like six hours when in fact you can drive it in four and fly it in one. Surely, a rationalization of routes and a rebuilding, if you will, of some roadbeds would give us a better service on that particular run. That is my question Mr. Chairman.

I will just tell the president that the train I speak of is the one that left Toronto some time on Sunday afternoon, and stopped in Kingston to pick up passengers from Belleville on Sunday evening between 7 p.m. and 8 p.m. and, instead of arriving shortly after 10 p.m., arrived shortly after 11 on Sunday evening, the day before yesterday.

The Chairman: Before Mr. Franche answers, I just want to correct the record. Those figures that we were given this morning—that particular sheet you are referring to—is thousands, not millions.

Mr. Ellis: Thousands. Then I have to ask: Was it really worth \$22,000 saving in 1981 to cut all those people out of their service that they enjoyed so much?

The Chairman: Mr. Franche.

Mr. Franche: To pick up quickly the last point of the hon. member, obviously the decision to cut out Havelock, I think, had to do with the fact that it was more of a commuter service than another type of service. As has occurred elsewhere in the country, these commuter services were considered to be a provincial responsibility and not a responsibility of the Government of Canada, through the means of VIA Rail, for which subsidies were paid. I understand that was the logic, Mr. Chairman. I was not there at the time and I have not requested that type of decision and I do not think I should.

With respect to the Ottawa . . .

• 1005

Mr. Mazankowski: In order to appreciate the answer, one has to have a clarification. What does he mean by "commuter service"?

Mr. Ellis: A very good question. I never knew that the provinces had any responsibility for railroads, commuter or otherwise.

Mr. Franche: I would not be able to give the hon. member the definition, but apparently the Canadian Transport Commission has defined what a commuter service is and I have to presume that fits into the commuter service.

Mr. Mazankowski: It does not.

The Chairman: Let us not argue that point here and now. Let Mr. Franche answer Mr. Ellis' question and we will get back to that one later.

[Translation]

Ma dernière question, monsieur le président, a trait aux lignes. Le président de VIA Rail envisage-t-il de rationaliser les lignes ferroviaires? Par exemple, sur la ligne Ottawa-Toronto, à cause des plates-formes, le train ne peut pas dépasser 40 milles à l'heure. Et ce n'est pas avant Brockville qu'il peut prendre son allure normale. En conséquence, il faut presque six heures pour aller d'Ottawa à Toronto alors qu'en voiture on y va en quatre heures et qu'en prenant l'avion il ne faut pas plus d'une heure. Donc si l'on rationalisait les lignes et si on les remettait en état certaines voies on pourrait assurer un meilleur service sur cette ligne. Je pose la question à M. Franche.

Je dirai au président que le train dont j'ai parlé est parti de Toronto dimanche après-midi, s'est arrêté à Kingston pour prendre des passagers venant de Belleville entre 19 heures et 20 heures et au lieu d'arriver un peu après 22 heures, il est entré en gare d'Ottawa un peu après 23 heures, avant hier.

Le président: Avant que M. Franche ne réponde, je voudrais apporter un rectificatif. Les chiffres qu'on nous a donnés ce matin—la feuille à laquelle vous faites allusion, expriment des milliers de dollars et non pas des millions de dollars.

M. Ellis: Des milliers de dollars. Je pose donc la question de savoir si cela valait vraiment la peine d'épargner \$22,000 en 1981 en supprimant un train que tant de gens utilisaient et appréciaient?

Le président: Monsieur Franche.

M. Franche: Pour répondre brièvement à la dernière question soulevée par l'honorable député, de toute évidence la décision de supprimer ce train, était justifiée par le fait qu'il s'agissait surtout d'un train de banlieue. Comme ailleurs au Canada, ces trains de banlieue ont été considérés comme relevant des juridictions provinciales et non pas du gouvernement du Canada qui, reçoit des subventions de l'État. Je crois, monsieur le président, que c'est la raison qui a justifié la suppression de ce train. Je n'étais pas en poste à l'époque et je n'ai donc pas mis en cause la décision, de plus je ne pense pas qu'il m'appartient de le faire.

Eu égard à la ligne Ottawa . . .

M. Mazankowski: Pour bien comprendre la réponse, il faut un éclaircissement. Qu'entendez-vous par service de banlieue?

M. Ellis: C'est une très bonne question. Je ne savais pas que les provinces avaient quelques compétences dans le transport ferroviaire, que ce soit les trains de banlieue ou autres.

M. Franche: Je ne pourrais pas donner de définition à l'honorable député, mais il semblerait que la Commission canadienne des transports a déjà défini ce qui constitue un service de banlieue et je dois présumer que cela en fait partie.

M. Mazankowski: Ce n'est pas le cas.

Le président: Ne discutons pas de cela maintenant. Laissez M. Franche répondre à la question de M. Ellis, et nous y reviendrons plus tard.

[Texte]

Mr. Franche: Okay. With respect to the Ottawa to Toronto service, the hon. member is quite right, there are sections where we are travelling at about 40 miles. It is an antiquated line, over which we are planning to spend, in 1983 and 1984, some money to improve the infrastructure. We are, for example, planning to replace old tracks where the rail is 85-pound rail, which will be replaced by either 119-pound or 130-pound rail. That is just being defined at the moment. Also, we have to upgrade the ties and ballasts between Smiths Falls and Brockville. We are planning to spend \$11 million, thereby reducing the time by about 50 minutes, which is quite appreciable on this type of run, and to complete that by 1984. We have, I believe, one train, LRC service, on this route. Those are the types of improvements we are planning for that in the next two years. It will cut about 50 minutes, Mr. Chairman, on that route.

The Chairman: Mr. Franche, are you spending that money from VIA Rail's budget, or is the owner of the railroad spending it?

Mr. Franche: We are spending it from VIA Rail's budget.

The Chairman: Why is the railroad not spending it?

Mr. Franche: Because the improvements for rail tracks, for passengers, come from VIA Rail's budget.

The Chairman: Will you, then, own the railroad?

Mr. Franche: As far as I know at the moment, I do not believe so.

Mr. Ellis: Mr. Chairman, Mr. Franche has opened up more questions than he has answered. I will try to get back. Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Ellis. I could follow that one for a while too, but I will go to Mr. Benjamin now.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, thank you.

Just to pursue that last point. Here we go again, a classic case of the railway's letting its track deteriorate to a point where it is hardly fit to run anything over it, and now VIA Rail is stuck with \$11 million on that CP track—Smiths Falls to Brockville. What the hell is the railway doing? VIA Rail is not even getting any equity ownership. They are putting up the money to fix a capital works that belongs to the railway, which they allowed to deteriorate.

The Chairman: While they still charge track rental.

Mr. Benjamin: Yes, then they are going to charge you rent for it besides, after you have paid to fix it up. If that is not double billing, I have never seen it. The College of Physicians and Surgeons would like to know how the CP gets away with that.

Really, is there no way in which VIA Rail can object to the minister and the CTC and have the track put in proper repair?

[Traduction]

M. Franche: Très bien. En ce qui concerne le trajet Ottawa/Toronto, l'honorable député a entièrement raison; il y a des endroits où on se déplace à environ 40 milles à l'heure. C'est une vieille ligne sur laquelle nous envisageons, en 1983 et 1984, certaines dépenses d'infrastructure. Par exemple, nous entendons remplacer les vieux rails de 85 livres par des rails soit de 119 livres ou 130 livres. C'est ce qu'on est en train de décider actuellement. De plus, nous devons améliorer les traverses et le ballast entre Smiths Falls et Brockville. Nous prévoyons dépenser \$11 millions, ce qui permettra de réduire la liaison d'environ 50 minutes, ce qui est assez appréciable pour ce genre de trajet, et les travaux devraient être achevés d'ici 1984. Je pense que nous avons un train, du service LRC, sur ce trajet, c'est-là le genre d'amélioration que nous sommes en train de planifier pour les deux prochaines années. Le trajet prendra 50 minutes de moins, monsieur le président.

Le président: Monsieur Franche, ces dépenses sont-elles engagées par VIA Rail ou par le propriétaire du chemin de fer?

M. Franche: L'argent vient du budget de VIA Rail.

Le président: Pourquoi les dépenses ne sont-elles pas engagées par les chemins de fer?

M. Franche: Parce que les fonds en vue de l'amélioration des voies de chemin de fer, pour le transport de voyageurs, viennent du budget de VIA Rail.

Le président: Allez-vous alors être propriétaire du chemin de fer?

M. Franche: D'après ce que je sais actuellement, je ne crois pas, non.

M. Ellis: Monsieur le président, M. Franche a suscité plus de questions qu'il n'a apporté de réponses. Je vais essayer d'y revenir. Merci.

Le président: Merci monsieur Ellis, Je pourrais poursuivre un peu là-dessus moi-même, mais je vais céder la parole à M. Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, merci.

Sur cette même question. Nous voilà encore pris, c'est le cas classique des chemins de fer qui laissent leurs voies ferrées se détériorer à un point où elles ne sont presque plus praticables, et voilà que VIA Rail doit dépenser \$11 millions pour améliorer la voie ferrée du CP entre Smiths Falls et Brockville. Qu'est-ce que fait la société de chemins de fer? VIA Rail n'obtient même pas sa part de propriété. Elle dépense de l'argent pour réparer de l'équipement qui appartient aux chemins de fer et qu'on a laissé se détériorer.

Le président: Et on exige toujours des droits pour l'utilisation de la voie ferrée.

M. Benjamin: Oui, ensuite on va vous demander un loyer pour la voie ferrée, même si vous avez payé pour la réparer. Si ce n'est pas de la double facturation, je n'en n'ai jamais vue. Le Collège des médecins et des chirurgiens aimerait bien savoir comment le CP s'y prend pour s'en tirer ainsi.

Vraiment, n'y a-t-il pas moyen que VIA Rail se plaigne au ministre et à la CCT pour que l'on répare la voie ferrée? Si

[Text]

If there were no VIA Rail, Canadian Pacific and Canadian National would still be legally obligated to run a passenger train over that line. If VIA Rail were to disappear tomorrow, the two railways would have to go back to running passenger trains. That is the law. So what in hell are you paying for fixing up their track for?

Mr. Franche: Mr. Chairman.

The Chairman: Yes, Mr. Franche.

Mr. Franche: I think I have to answer based on what I know in 23 days. Again, I am sorry to say that. We are tied in, obviously, with, I would believe, some of the regulations of the Canadian Transport Commission as required. When improvements to the tracks are needed for our purposes, I believe we have to fund them.

• 1010

When it comes to double billing, under the present system of R-6313, that part of the improvements is not billed back to VIA and we have to rely on the Canadian Transport Commission to assure us that is what is happening. It is only the other types of charges, such as long term variable costs, and so forth, that are billed back to us.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, will VIA not still be billed depreciation and running costs over that track they rebuilt?

Mr. Franche: Not for the improvements that you have paid for.

Mr. Gabriel Fortin (Vice-President, Law, and Secretary of the Company): We have a clause in our operating agreement with the railways that provides for the exclusion of double billing for capital investments that VIA has advanced.

Mr. Benjamin: With capital investment anywhere else in the world, do you not get equity ownership? This is just a straight gift to CP. Mr. Chairman, this is outrageous. Maybe we should raise it some more with the minister. I want to pursue some other...

The Chairman: I think you are right, Mr. Benjamin. I guess it is part of that R-6313, which VIA did not design but of which it has become the victim. I find that disturbing too, but I think we are beating a dead horse to go after VIA on it.

Mr. Benjamin: Yes; I think they are just getting stuck again, as they were for that old equipment.

Mr. Franche, when Mr. Roberts was before this committee last year he said, and I will quote him:

As a result of the actions that have been taken, we will have \$1.25 billion, current dollars, to spend on the modernization of rail passenger services in Canada. I am not just talking about the corridor, I am talking about modernization across

[Translation]

VIA Rail n'existait pas, le Canadien Pacifique et le Canadien National seraient légalement obligés d'assurer un service de transport ferroviaire voyageurs sur ce trajet. Si VIA Rail disparaissait demain, les deux chemins de fer seraient obligés d'assurer un service voyageur. C'est la loi. Alors pourquoi, bon Dieu, payer la réparation de leurs voies ferrées?

M. Franche: Monsieur le président.

Le président: Oui monsieur Franche.

M. Franche: Je pense que ma réponse doit être fonction de ce que j'ai pu apprendre en 23 jours. Encore une fois, je regrette de devoir dire cela. Je pense que nous sommes liés, évidemment, par certains règlements de la Commission canadienne des transports. Quand des améliorations de la voie ferrée s'imposent pour nos propres besoins, je pense que nous sommes tenus d'en assurer le financement.

Pour ce qui est de la double facturation, aux termes de l'ordonnance R-6313, VIA n'est pas facturée pour la partie de chemin de fer qu'elle a améliorée, et nous devons faire confiance à la Commission canadienne des transports qui doit veiller à ce que tout soit en règle. C'est uniquement les autres types de frais comme les coûts variables à long terme et ainsi de suite qui nous sont facturés.

M. Benjamin: Monsieur le président, VIA Rail ne sera-t-elle pas encore facturée pour l'usure et l'utilisation des rails qu'elle a réparés?

M. Franche: Pas pour les améliorations que vous avez financées.

M. Gabriel Fortin (vice-président aux affaires juridiques et secrétaire de la compagnie): Dans notre accord avec les chemins de fer, il y a une disposition qui empêche la double facturation pour les investissements de capitaux de VIA Rail.

M. Benjamin: N'importe où ailleurs dans le monde, n'avez-vous pas votre part de propriété lorsque vous faites un investissement? Là, vous faites simplement un cadeau à CP. Monsieur le président, cela est inconcevable. Nous devrions peut-être en parler avec un peu plus d'insistance au ministre. Je voudrais aborder une autre...

Le président: Je pense que vous avez raison, monsieur Benjamin. Je pense que cela tient à une disposition de l'ordonnance R-6313 que VIA n'a pas établie elle-même et dont elle est devenue victime. Je trouve cela troublant moi aussi, mais je pense qu'il est inutile de s'en prendre à VIA, qui n'en n'est pas responsable.

M. Benjamin: Oui, je pense que VIA est en train de se faire prendre comme cela a été le cas avec le vieil équipement.

Monsieur Franche, quand M. Roberts a comparu devant le comité l'an dernier, il a dit et je cite:

Par suite des mesures qui ont été prises, nous aurons \$1.25 milliard, en dollars courants à consacrer à la modernisation des services de transport ferroviaire voyageurs au Canada. Je ne parle pas uniquement du corridor, je parle de la modernisation du service dans l'ensemble du pays—les

[Texte]

the country—Transcontinental trains, intercity trains of all kinds and the branch line trains where those are viable.

Then he went on to say:

Our capital budget includes some \$300 million for renewal of the equipment on the Transcontinental.

We have been told for the past three years, by VIA and by the minister, that new Transcontinental equipment was going to be ordered. Three years ago we were told that they were just in the process of design work; two years ago, in the process of design work and examining various kinds of various options; same thing last year. Are we still in design work this year? Are we still examining the options? Have you checked the new Transcontinental equipment that Amtrak is using? Would that be suitable for us? What are the capital expenditures for VIA Rail for 1982, on what, for what—besides the \$11 million they are going to get stuck with, with CP? What were your capital expenditures for this year and what will they be for next year, and to buy what?

Mr. Franche: Mr. Chairman, while I am waiting for the details of the 1982 budget to answer some of the questions of the hon. member, I am afraid to say that we are still looking at some of the options of the Transcontinental, as to what type of equipment would be required. There has been no decision taken to purchase new *Transcontinental* equipment, because we do not know at this stage what our capital funding will be from the federal government. The minister is considering this at the moment. I believe he is going to Treasury Board and to Cabinet—I should say to Cabinet—to establish the next few years' funding for VIA, so that at least we can project into the future as to what we have and do not have and, therefore, plan. Frankly, at the moment, there is no decision on purchasing or not purchasing Transcon. What VIA has been doing has basically been looking at some of the options that might be decided later on for buying equipment.

• 1015

With respect to your question about the capital expenditures for 1982, there is a 1982 budget of \$115.9 million which breaks down into \$43.9 million for LRCs, corridor development at \$2.1 million, infrastructure at \$4.4 million, improved access to stations—that would refer, for example, for the handicapped people and so forth—of \$4 million. Speaking of the handicapped, Mr. Chairman, I would like to pay tribute to the Honourable Walter Dinsdale, who was a champion before this committee, I understand, of the handicapped people.

Some hon. Members: Hear, hear.

The Chairman: That is quite correct.

Mr. Franche: God bless his soul.

RDCs \$1.2 million, re-equipping or refurbishing some of our equipment for \$40.3 million, maintenance facilities of \$10 million, information systems at \$3.5 million and some small

[Traduction]

trains transcontinentaux, les trains intercity de toutes sortes et les trains régionaux lorsque cela est viable.

Il ajoutait ensuite:

Notre budget comprend quelque \$300 millions pour le renouvellement de l'équipement du service transcontinental.

On nous dit depuis trois ans, VIA Rail nous l'a dit, le ministre nous l'a dit, que le nouvel équipement pour le transcontinental allait être commandé. Il y a trois ans, on nous a dit qu'on en était à l'étape de la conception; il y a deux ans, nous en étions encore là et nous examinions diverses possibilités; c'était encore la même chose l'an dernier. Est-ce que c'est toujours le cas cette année? Sommes-nous toujours en train d'étudier les possibilités? Avez-vous vérifié le nouvel équipement qu'utilise Amtrak? Est-ce que cela pourrait répondre à nos besoins? Quelles sont les dépenses en immobilisations pour VIA Rail en 1982; sur quoi et pourquoi va-t-on dépenser—à part les \$11 millions qu'on est tenu de déboursier à CP? Quelles étaient vos dépenses en immobilisations pour cette année et que seront-elles l'an prochain; et elles serviront à acheter quoi?

M. Franche: Monsieur le président, en attendant les détails du budget 1982 pour répondre à certaines questions de l'honorable député, je crains d'être obligé de dire que nous sommes toujours en train d'étudier les possibilités du transcontinental, nous cherchons à déterminer le type d'équipement qu'il faudra. Aucune décision n'a été prise concernant l'acquisition d'un nouvel équipement transcontinental, parce que nous ne savons pas, à ce stade-ci, quelle sera la part de financement du gouvernement fédéral. Le ministre étudie la question. Je pense qu'il doit consulter le Conseil du Trésor et le Cabinet—je devrais dire le Cabinet—pour établir le financement de VIA des prochaines années, de sorte que nous pourrions savoir ce que nous aurons et ce que nous n'aurons pas à l'avenir et faire des plans en conséquence. Franchement, jusqu'à présent, aucune décision d'achat d'équipement n'a été prise pour le service transcontinental. VIA s'est contentée d'étudier certaines possibilités sur lesquelles elle devra arrêter son choix plus tard.

Pour ce qui est des dépenses en immobilisations pour 1982, le budget de 1982 s'élève à 115,9 millions de dollars répartis comme suit: 43,9 millions de dollars pour les LRC, le développement du corridor, 2,1 millions de dollars, l'infrastructure, 4,4 millions de dollars; l'amélioration des accès aux gares... ce qui veut dire par exemple les accès pour handicapés et ainsi de suite, 4 millions de dollars. En parlant des handicapés, monsieur le président, j'aimerais rendre hommage à l'honorable Walter Dinsdale qui a vraiment défendu la cause des handicapés devant ce comité.

Des voix: Bravo, bravo.

Le président: C'est très bien.

M. Franche: Que Dieu le bénisse.

LRC 1,2 million de dollars; remise en état de vieil équipement, 40,3 millions de dollars; entretien, 10 millions de dollars; système d'information, 3,5 millions de dollars, et quelques

[Text]

projects of \$4.4 million. Roughly, that is what is planned for 1982 based on the information I have at hand.

I think, very unfortunately for the Transcon, Mr. Chairman, we are still looking at some of the options because no funding has been identified for purchasing the Transcon at the moment.

The Chairman: Are you still considering the Hawker-Siddeley double-deckers?

Mr. Franche: There are various options. That is one of them, yes.

The Chairman: Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: I presume the \$115.9 million for 1982 has pretty well all been spent; 1982 is nearly over. What are your proposed capital expenditures for 1983?

Mr. Franche: The forecast is to spend \$109.5 million at the end of September—I am giving you September figures, and \$75 million had been spent. I know there is quite a bit going on at the moment in these different aspects, the LRC, the maintenance facilities and the refurbishing of equipment. The expectation is to spend \$109.5 million of \$115 million.

Mr. Benjamin: To spend \$109.5 million of the \$115 million for 1982?

Mr. Franche: Yes. I gather there is a slippage of about \$6 million. That is the end of September. There may be some changes.

Mr. Benjamin: Yes, but that is for 1982. What are your projected capital expenditures for 1983?

Mr. Franche: Recalling from memory, Mr. Chairman, we have asked for \$182 million from the government and we are putting in \$206 million so there is \$34 million out of VIA money which comes from working capital out of the accumulated depreciation and so forth. So our budget for 1983 will be \$206 million, if it is approved by the government.

The Chairman: Mr. Benjamin, you have five minutes left.

Mr. Benjamin: Mr. Roberts told us that one of the reasons for the abandonment of those routes last year was to provide \$300 million to purchase Transcontinental equipment—or at least some of that \$300 million was to go for that. Now we will be starting the fourth year, and it still is not even ordered yet.

Mr. Chairman, could Mr. Franche give me—if he does not have them right handy, he could provide them later . . . It has been a year since the abandonment of those routes. The department has given us the claimed costs and the revenues for each of those routes. Could you tell us how many passengers there were on each of those routes—how many passengers, then, you lost—and passenger miles?

The Chairman: Do you have that information at hand, Mr. Franche?

[Translation]

petits projets, 4,4 millions de dollars. En gros, c'est ce qui est prévu pour 1982, selon les renseignements que j'ai en main.

Malheureusement pour le service transcontinental, monsieur le président, je pense que nous sommes encore en train d'étudier certaines possibilités parce que nous n'avons pas encore dégagé les fonds pour l'achat du transcontinental.

Le président: Pensez-vous encore aux wagons à double étage Hawker-Siddeley?

M. Franche: Il y a diverses possibilités. C'en est une oui.

Le président: Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Je suppose que les 115,9 millions de dollars pour 1982 sont déjà dépensés; l'année étant presque terminée. Quelles sont vos prévisions de dépenses en immobilisations pour 1983?

M. Franche: On prévoyait dépenser 109,5 millions de dollars jusqu'à la fin de septembre—et en septembre, nous avons déjà dépensé 75 millions de dollars. Je sais que beaucoup de dépenses sont engagées dans différents domaines: les LRC, les ateliers d'entretien et la remise en état de l'équipement. On s'attend à dépenser 109,5 millions de dollars sur les 115 millions de dollars.

M. Benjamin: Vous prévoyez dépenser 109,5 millions de dollars sur les 115 millions de dollars prévus pour 1982?

M. Franche: Oui. Je crois qu'il y a un écart d'environ 6 millions de dollars. Ce sont les données jusqu'à la fin de septembre. Il y a peut-être des changements.

M. Benjamin: Oui, ça c'est pour 1982. Quelles sont vos prévisions de dépenses en immobilisations pour 1983?

M. Franche: Si je me rappelle bien, monsieur le président, nous avons demandé 182 millions de dollars au gouvernement et nous allons engager 206 millions de dollars, ce qui veut dire qu'on puisera 34 millions de dollars dans les fonds de VIA au titre du capital d'exploitation et de la dépréciation accumulée et ainsi de suite. Alors, notre budget pour 1983 sera de 206 millions de dollars s'il est approuvé par le gouvernement.

Le président: Monsieur Benjamin, il vous reste cinq minutes.

M. Benjamin: M. Roberts nous a dit que l'une des raisons justifiant l'abandon de ces parcours l'an dernier était de réaliser des économies de 300 millions de dollars pour faire l'acquisition d'équipements destinés au service transcontinental—ou une partie du moins de ces économies allait servir à cette fin. Maintenant, nous allons entreprendre la quatrième année, et l'équipement n'a toujours pas été commandé.

Monsieur le président, M. Franche pourrait-il me dire—et s'il n'a pas les renseignements, qu'il nous les transmette plus tard—cela fait un an que ces lignes ont été abandonnées. Le ministère nous a fait état des coûts et des revenus pour chacune d'elles. Pourriez-vous nous dire combien chacune transportait de voyageurs—combien on a donc perdu de voyageurs, et le nombre de milles-passagers?

Le président: Avez-vous cette information en main, monsieur Franche?

[Texte]

Mr. Franche: No.

[Traduction]

M. Franche: Non.

• 1020

The Chairman: Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: And the percentage of those numbers of passengers: What percentage of VIA's ridership was that of the entire percentage? The passengers who were on those 21 routes: what percentage of ridership was that of VIA's total? If you could provide us with those figures later today or sometime in the next few days, we would appreciate it. As a result of those abandonments, has the cost and subsidy per passenger to VIA increased or decreased since the abandonments and by how much?

The Chairman: Mr. Franche has indicated he does not have the ridership figures or the percentages but that they will be provided to the committee. Okay, Mr. Franche.

Mr. Franche: On the second part of Mr. Benjamin's question, I have what has been prepared as a projection of savings relating to service cuts. Our projection of savings in 1982 is \$55.2 million; in 1983 it will be \$70.5 million; 1984, \$83.9 million; and 1985, \$99.4 million. Now, I just want to check one thing, Mr. Chairman. That is broken down into two areas: into what we call the operating saving, which is the difference between expenses and revenues, expenses we have saved and revenues we have lost, and the capital backshopping, which has to do with refurbishing old cars to put them back in shape at least for five years. So those are the figures: \$55 million, \$70.5 million, \$83.9 million, \$99.4 million. If the hon. member wants it broken down between operating saving and capital backshopping, I can provide that. I have it here.

The Chairman: Do you want it, Mr. Benjamin?

Mr. Benjamin: What do I have—a couple or three minutes yet?

The Chairman: You have about a minute left.**Mr. Benjamin:** Is that all?**The Chairman:** That is all.

Mr. Benjamin: My goodness. Put me down for the second, third and fourth rounds then. Mr. Chairman . . .

The Chairman: Would you be satisfied with one round at a time?

Mr. Benjamin: —the committee should note that VIA Rail will have by the end of this year spent as much or more on refurbishing that old equipment they were stuck with as they had to pay for the old equipment. This ought to tell you something else about how VIA Rail was set up.

Le président: Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Combien de passagers empruntaient les trains dans les endroits où le service a été interrompu? Quel pourcentage représentaient-ils par rapport à l'ensemble des passagers? Quel coefficient d'occupation des trains représentaient-ils par rapport à l'ensemble des passagers du réseau? Nous vous saurions gré de nous donner ces renseignements aujourd'hui ou au cours des prochains jours. À la suite de l'interruption des services, les dépenses et les subventions par passager accordées à VIA Rail ont-elles augmenté ou diminué? De combien?

Le président: M. Franche a dit qu'il n'avait pas en main les pourcentages et les coefficients d'occupation des trains que vous lui demandez, mais il se fera un plaisir de les faire connaître au Comité. Je vous cède la parole, monsieur Franche.

M. Franche: Pour répondre à la deuxième partie de la question formulée par M. Benjamin, j'ai une prévision des économies qui seraient réalisées à la suite des interruptions de service. Pour 1982, nous avons projeté des économies de \$55,2 millions; en 1983, elles atteindraient \$70,5 millions; en 1984, \$83,9 millions; et en 1985, \$99,4 millions. Toutefois, monsieur le président, j'aimerais faire un contrôle. Ces sommes sont réparties en deux catégories: d'une part, les économies d'exploitation, autrement dit, la différence entre les dépenses et les recettes, les dépenses que nous n'avons pas faites et les recettes que nous avons perdues; d'autre, la remise en état de l'équipement, c'est-à-dire des vieux wagons qui permettraient de les utiliser pendant au moins cinq ans. Alors voilà les chiffres: \$55 millions, \$70,5 millions, \$83,9 millions, \$99,4 millions. Si l'honorable député veut que je fasse une distinction entre les économies sur le plan de l'exploitation et les sommes affectées à la remise en état du matériel, je peux la lui faire. J'ai les chiffres.

Le président: Monsieur Benjamin, voulez-vous une telle ventilation?

M. Benjamin: Me reste-t-il encore deux ou trois minutes?**Le président:** Il ne vous reste qu'environ une minute.**M. Benjamin:** C'est tout?**Le président:** C'est tout.

M. Benjamin: Seigneur! Dans ce cas, inscrivez mon nom en vue du deuxième, troisième et quatrième tour de questions. Monsieur le président . . .

Le président: Vous contenterez-vous d'un tour de questions à la fois?

M. Benjamin: . . . les membres du comité devraient tenir compte du fait que d'ici la fin de cette année, VIA Rail aura dépensé autant ou davantage pour la remise en état de l'ancien matériel que celui-ci ne lui avait coûté au départ. Cela en dit long sur la façon dont VIA Rail a été montée.

[Text]

If we are saving \$55 million for this year, why do you need \$134 million supplementary estimates in the budget?

Mr. Franche: Those are, first of all, our savings from what it would have been to start with; but, in terms of the explanation of the \$133.5 million, \$43.9 million is required for 1981. We have some carry-overs into this, less a transfer of \$35.9. I will have, with your permission, Mr. Chairman, to read it into the record. That gives us a net of \$8 million. We have a provision for a 1978-1979 settlement invoice—it was not settled in there—of \$5 million. We have a shortfall for 1982 of \$86.9 million, which is explained with three figures. The effects of the 1981 annual invoice from the railroads on 1982 is \$17.2 million. The 1982 annual invoice is \$19.8 million. The additional requirements for 1982 are \$49.9 million. Finally, we have to forecast into there the shortfall of the first quarter of 1983. We always have to reconcile the fact that our fiscal year is on the calendar year while the government's fiscal year is from April to the end of March.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, for clarification, you were saying that the projected savings were so much for 1981, so much for 1982, 1983, 1984, and I presume those are projected savings on the 21 routes that were abandoned. Is that . . . ?

Mr. Franche: Yes, I also have to presume that. That is the figure supplied to me.

Mr. Benjamin: Well, Mr. Chairman, you carry that to the year 2000 and by that time they will be saving \$1 billion a year.

• 1025

The Chairman: Let us deal with 1982 and 1983 now. When we have VIA Rail back on the main estimates, we can go as far as the year 2000 then. Thank you, Mr. Benjamin.

Mr. Harquail.

Mr. Harquail: Thank you, Mr. Chairman. I want to join with you and other members in welcoming Mr. Franche to the committee this morning. It is the first opportunity I have had to congratulate him on, and to wish him well in, his new responsibilities as President of VIA Rail. Perhaps the best way to proceed is for me to set out the areas that I am interested in and to hear what you have to say in response, Mr. Franche.

I want to talk about the service into the Atlantic area—that is, your service from Montreal to Halifax. I would like for you, if you could, to comment on the performance in the last months of 1982, in terms of the use of VIA, participation of the passengers. Is it up over 1981?

[Translation]

Si nous économisons \$55 millions au cours de cet exercice, pourquoi demandez-vous \$134 millions dans le budget supplémentaire?

M. Franche: Il faut d'abord défalquer ces \$55 millions de la somme qu'il nous aurait fallu au départ; mais pour vous donner une explication de ces \$133,5 millions, il faut dire que \$43,9 millions seront affectés à l'exercice de 1981. Cette somme tient compte de certains reports, auxquels on a soustrait un transfert de \$35,9 millions. Si vous le permettez, monsieur le président, il faudra que le compte rendu tienne compte de ces renseignements. La différence s'élève donc à \$8 millions. On nous a demandé de payer un compte datant de 1978-1979 qui s'élève à \$5 millions. En 1982, nous avons un manque à gagner de \$86,9 millions qui représente la somme de trois chiffres. La facture annuelle de 1982 que nous envoie les chemins de fer grève notre budget de \$17,2 millions. La facture annuelle de 1982 s'élève à \$19,8 millions. Et pour 1982, il nous faut, en plus, \$49,9 millions. Enfin, il faut également tenir compte du déficit prévu du premier trimestre de 1983. Il faut toujours nous rappeler que notre exercice financier correspond à l'année civile et que l'exercice financier du gouvernement commence au mois d'avril et se termine à la fin du mois de mars.

M. Benjamin: Monsieur le président, pour tirer les choses au clair, le témoin a dit que les économies envisagées s'élevaient à tant pour 1981, 1982, 1983 et 1984; je suppose qu'il s'agit d'économies réalisées à la suite de l'interruption de services sur les 21 routes. Est-ce exact?

M. Franche: Oui, voilà ce que je suppose, moi aussi. C'est le chiffre que l'on m'a cité.

M. Benjamin: Eh bien, monsieur le président, si l'on pousse ces prévisions un peu plus loin, en l'an 2,000, on réalisera des bénéfices de \$1 milliard par année.

Le président: Parlons maintenant de 1982 et de 1983. Lorsque VIA Rail comparaitra de nouveau pour discuter du budget supplémentaire, nous pourrions alors parler des prévisions jusqu'à l'an 2000. Merci monsieur Benjamin.

Monsieur Harquail.

M. Harquail: Merci, monsieur le président. A l'instar de vous-même et des autres membres du comité, je souhaite la bienvenue à M. Franche. La réunion de ce matin me donne la première occasion de le féliciter de sa nomination à la présidence de VIA Rail; je lui offre mes meilleurs vœux dans ses nouvelles fonctions. Il vaudrait peut-être mieux définir les questions qui m'intéressent, vous alors, M. Franche, me répondez.

J'aimerais discuter de vos services ferroviaires dans la région de l'Atlantique, autrement dit, de Montréal à Halifax. J'aimerais que vous nous présentiez un tableau de l'exploitation de VIA Rail au cours des derniers mois de 1982, particulièrement en ce qui a trait à l'utilisation de VIA Rail et à la fréquentation des passagers. Ont-elles augmenté par rapport à 1981?

[Texte]

I would like you to comment, as well, about the morale and the attitude of the staff of VIA. Could you comment on the situation as far as jobs are concerned in the Atlantic area in your various outlets. Is there a stabilization of jobs? Is there some indication that these employees can rest a little easier; that there not going to be any further lay-offs?

Also, I would like your comment about when we will see and receive the LRC in service into the Atlantic region. I believe the Minister of Transport indicated 1983. I would like to hear from the president on the forecast of that service, of the new equipment, down through northern New Brunswick and into Halifax.

Also, after you have given me and the committee an update and overview of those points, would you please comment on how you are making out with the new president of CN on costing order. Is there any more reasonable approach to finding some middle-of-the-road agreements where both corporations could get on in a fair and equitable manner to try to bring that service that we all want to bring to Canadians, both protecting the position of CN Rail on the rail side but, also, specifically in trying to find some common ground to allow VIA rail to survive and to do the job it was meant to do by Parliament for Canadians. So these are my opening questions, Mr. Chairman, Mr. Franche.

The Chairman: Mr. Franche.

Mr. Franche: Thank you very much. I will try as best I can. That is a very tall order of various points that the hon. member is asking me to respond to. On the performance of the Montreal—Halifax route in the last few months, this is very difficult to answer this morning, you will understand, but I would be quite prepared to provide the committee with at least a report on the performance in the last few months of 1982. I think it would be more meaningful than what I would try to guess has been that performance in the last few months.

Mr. Harquail: If that is agreeable, Mr. Chairman, I certainly would be interested in those figures.

The Chairman: Agreed?

Some hon. Members: Agreed.

Mr. Franche: On the question of morale and attitude of staff, and stabilization of jobs, further lay-offs and so forth, I have tried since I have become president to reassure people that the best future for VIA and its employees is to be successful in what we have to do, and to do it better . . . that is, to get more people on trains providing better service to our customers and minimizing many of the rightful complaints that I receive every day.

We also get congratulations, thank God, but there are quite a few complaints. Some are sometimes a little hair-raising as to the types of relationships between either our own employees, employees of CN or employees of CP and our customers. We are working quite a bit at the moment on stressing that to our staff. Hopefully, we can get that message to CN and CP. The best insurance for VIA is to have more customers and satisfied

[Traduction]

J'aimerais aussi que vous parliez du moral et de l'attitude du personnel de VIA Rail. Quelle est la situation de l'emploi dans vos divers services de la région de l'Atlantique? Les emplois sont-ils stables? Ces employés peuvent-ils espérer qu'on ne procédera pas à d'autres mises à pied?

En outre, j'aimerais que vous me disiez quand les trains LRC seront exploités dans cette région. Il me semble que le ministre des Transports a dit que ces trains seraient utilisés en 1983. Quand le président de VIA Rail prévoit-il l'utilisation de ce nouvel équipement dans le nord du Nouveau-Brunswick jusqu'à Halifax?

Enfin, lorsque vous nous aurez donné un aperçu général de la situation et fait une mise à jour, pourriez-vous nous dire où vous en êtes de vos discussions avec le président du CN au sujet de l'ordonnance? Y a-t-il moyen de trouver un compromis plus raisonnable, juste et équitable avec les deux sociétés qui assureraient le service que nous voulons tous offrir aux Canadiens, tout en protégeant la situation du CN et en permettant à VIA Rail de survivre et de s'acquitter des responsabilités envers les Canadiens que le Parlement lui a confiées. Monsieur le président, voilà les premières questions que je pose à M. Franche.

Le président: Monsieur Franche.

M. Franche: Je vais faire de mon mieux pour répondre. Vous me posez plusieurs questions sur une variété de sujets. Il m'est très difficile de répondre ce matin à votre question sur la situation au cours des derniers mois de la route Montréal-Halifax, mais je pourrais tout au moins donner aux membres du comité un rapport sur la situation qui couvrira les derniers mois de 1982. Il me semble que cela vous sera plus utile que si j'essayais de le deviner.

M. Harquail: Monsieur le président, si les membres du comité sont d'accord, il me semble que les chiffres nous seraient très utiles.

Le président: D'accord?

Des voix: D'accord.

M. Franche: Vous avez parlé de moral et de l'attitude du personnel, de la stabilisation des emplois, de la possibilité d'autres mises à pied etc.; depuis que je suis président, j'ai tenté de faire comprendre aux gens que la meilleure façon de réussir et améliorer leur rendement serait, pour VIA Rail et ses employés, d'augmenter le nombre de passagers en assurant un meilleur service aux clients et en réduisant au minimum un bon nombre de plaintes légitimes dont on me fait part tous les jours.

Dieu merci, on nous adresse également des félicitations, mais le nombre de plaintes est assez considérable. Certaines de ces plaintes qui portent sur les rapports entre nos propres employés, les employés du CN et du CP et nos clients sont parfois effrayantes. Nous tentons à l'heure actuelle de sensibiliser notre personnel à cet égard. Nous espérons également sensibiliser le CN et le CP. Pour VIA Rail, la

[Text]

customers. That is not easy to do. It is easy to say, but not easy to do.

• 1030

If we can achieve that and modernize our equipment, then that is probably the best insurance. That does not mean that some changes or lay-offs cannot occur. First of all, lay-offs come and go all the time in VIA, depending on the number of customers we have riding the trains. We cut coaches off a train; we add coaches, and all that changes some of our requirements for staff. For example, October and November is, as we say in French *c'est bien* slack. There is nothing happening in that period. Okay?

M. Harquail: *Mr. Chairman*, à Noël, comme par les années passées, les Canadiens désireux de voyager de Montréal à Halifax sont aux prises avec des problèmes de réservation. C'est le plus bel exemple. Il faut prévoir assez d'équipement et de personnel pour offrir un service acceptable. C'est un sujet qui m'intéresse et je voudrait savoir ce qui a été prévu pour offrir un service acceptable pour Noël prochain.

M. Franche: Pour Noël, monsieur le président, nous allons ajouter des sections de train pour le trajet Montréal-Halifax, les 18, 22 et 23 décembre. Pour le retour Halifax-Montréal, au train n° 15, d'autres sections seront ajoutées le 22 décembre et le 2 janvier pour répondre aux besoins de la clientèle. Il reste, monsieur le président, que c'est une période très achalandée, une période au cours de laquelle, évidemment, on ne contrôle pas les éléments, comme la neige, mais tout notre personnel est de service et va faire un effort très spécial.

With respect to the question of the hon. member about the LRC in the Atlantic region, deliveries of the next order of LRCs are scheduled into 1984—that is, beginning in 1984, and phased in. I cannot tell this committee today where, as they come in, they will be deployed. However, it remains that to deploy an LRC, one requires maintenance facilities to maintain this new type of equipment. At the moment, we have temporary facilities with GO Transit in Toronto, and are building some temporary facilities at Canada Car in Montreal which will be ready in about four weeks time. Any service in the Atlantic would require facilities in Halifax, so we have something at both ends—in Montreal and in Halifax. That is part of the things being considered by the government within our capital funding, or for means of finding other ways of building these facilities and putting them into service. So a very long answer to a short question is that, wherever we spot them, we are going to have to have maintenance facilities, and that matter has not been decided at the moment.

The Chairman: Mr. Franche, the new train sets which you are talking about for which you do not have the deployment yet, will any of those have sleeping car accommodation?

[Translation]

meilleure façon d'augmenter le nombre de clients est d'augmenter le nombre de clients satisfaits. Il n'est pas facile d'y arriver. Il est facile de le dire, mais de là à le faire . . .

Si nous pouvons augmenter le nombre de clients satisfaits et moderniser notre matériel, nous serions probablement dans la bonne voie. Cela ne veut pas dire pour autant qu'on ne procédera pas à certains changements ou certaines mises à pied. Chez VIA Rail, on voit constamment un cycle de mises à pied et d'embauche qui dépend du nombre de clients utilisant les trains. En rajoutant ou en supprimant certains wagons d'un train, on modifie nos besoins en personnel. Par exemple, les mois d'octobre et de novembre constituent une période creuse où rien ne bouge. Vous comprenez?

Mr. Harquail: *Mr. Chairman*, at Christmas time, as in previous years, Canadians wishing to travel from Montreal to Halifax are beset with problems involving reservations. That is the best example I can give you. We have to provide enough equipment and personnel to ensure a satisfactory service. I am interested in this aspect of the operations and I would like to know what plans have been made to offer a satisfactory service for next Christmas.

Mr. Franche: *Mr. Chairman*, for Christmas, we will add train sections for Halifax on the 18th, 22nd and 23rd of December, on Train Number 15 coming from Halifax to Montreal, and other sections will be added on the 22nd of December and on the 2nd of January to meet the needs of our clients. Nonetheless, *Mr. Chairman*, this is a very busy period and we obviously have no control over the weather or snow, but the staff that will be on duty will make a very special effort.

L'honorable député a soulevé la question des trains LRC dans la région de l'Atlantique; les livraisons de la dernière commande de trains LRC sont prévues pour le début de 1984 au moment où ils seront intégrés. Pour le moment, je ne peux pas dire au comité où ils seront utilisés. Toutefois, avant d'affecter un train LRC à un réseau, il faut prévoir des installations pour en assurer l'entretien. À l'heure actuelle, nous partageons temporairement les installations de GO Transit à Toronto et nous construisons des installations temporaires à Canada Car à Montréal où les travaux seront terminés dans environ quatre semaines. Pour assurer un service passagers dans la région de l'Atlantique, il nous faudrait des installations à Halifax. Ainsi nous avons quelque chose aux deux extrémités du réseau, soit à Montréal et à Halifax. Le gouvernement tient compte de ces besoins en établissant notre budget d'immobilisations; il pourrait, en outre, trouver d'autres façons de construire ces installations et de les rendre opérationnelles. Tout cela pour dire qu'il nous faudra des installations d'entretien aux endroits où nous utiliserons les trains LRC et la question n'a pas encore été réglée.

Le président: Monsieur Franche, les nouveaux trains que vous obtiendrez comprendront-ils des wagons-lits?

[Texte]

Mr. Franche: Not in the LRCs, Mr. Chairman. The LRC has no sleeping car accommodation. It is strictly a day passenger train.

The Chairman: Not much point in putting them on the Atlantic run is there?

Mr. Franche: Not on the whole run, no. Except if you put it in the Atlantic provinces on intercity service.

• 1035

The Chairman: That would be Moncton to Saint John, I guess, or Moncton to Fredericton. Anyway, proceed.

Mr. Franche: Or from Halifax to Moncton, or something like that. I would have to look at the schedule and the time required, but it would be in that order.

The Chairman: But it would not be used to replace the Ocean Limited.

Mr. Franche: No.

The Chairman: Okay, thank you.

Mr. Harquail.

Mr. Harquail: That would give me then an opportunity, Mr. Chairman, to conclude my questioning to the president by suggesting to him that while the Windsor core and all the other areas that he serves are important, the Toronto area and the Montreal area obviously get the lion's share and the 100% attention. I would just ask you, in your new responsibilities, to give equal attention and equal consideration to the service that you have a commitment to provide east of Montreal through eastern Quebec and through to Halifax and to try to maintain first-class acceptable service in that area.

And in terms of servicing equipment and so on, I might just mention in what was normally called the Chaleur area in northern New Brunswick there are many existing facilities and excellent qualified tradesmen who are acquainted with the type of equipment you will have going through there who can very well do a good job for you in the shops that exist. There were millions of dollars expended in constructing those shops and repair facilities at Campbellton, New Brunswick, and so you just do not have to only look at Halifax or Montreal, there are other areas that can be considered.

Just as I would like to throw this out this morning, and I would not expect you to have a detailed answer, but for the next meeting or another opportunity: Where is the creativity and innovation of an organization such as VIA Rail in providing the kind of service that we talked about in trying to get, for example, from downtown Montreal to Dorval or Mirabel, and for example, the very poor situation that exists right here in the nation's capital of trying to get from the centre core of the city to the airport?

These are areas that surely your people, eventually with the planners and the experts that you will have on staff, can devote

[Traduction]

M. Franche: Pas les LRC, monsieur le président. Les trains LRC n'ont pas de wagons-lits. Il s'agit de services passagers de jour.

Le président: Alors il n'y a pas lieu de les utiliser sur la ligne de l'Atlantique, n'est-ce pas?

M. Franche: Il n'y a pas lieu de les utiliser pour franchir tout le parcours, mais on pourrait l'utiliser dans les provinces de l'Atlantique pour assurer les parcours interurbains.

Le président: Il s'agirait sans doute des parcours Moncton-Saint-Jean ou Moncton-Frédéricton. De toute façon, poursuivez.

M. Franche: Ou du parcours Halifax-Moncton, par exemple. Il faudrait que je consulte l'horaire pour vous donner une réponse plus précise, mais il s'agirait de parcours de ce genre.

Le président: Mais le train LRC ne serait pas utilisé pour remplacer le *Ocean Limited*.

M. Franche: Non.

Le président: Merci.

Monsieur Harquail.

M. Harquail: Monsieur le président, j'en profiterai pour formuler toutes les questions que je veux poser au président de VIA Rail en lui disant que même si la zone de Windsor et toutes les autres régions dont il s'occupe sont importantes, les régions de Toronto et Montréal obtiennent toujours la part du lion et on leur accorde toujours 100 p. 100 d'attention. Dans le cadre de vos nouvelles fonctions, je vous demande de donner autant d'importance au service que vous devez assurer à l'est de Montréal dans les régions de l'est du Québec jusqu'à Halifax et de vous efforcer d'assurer un service de premier ordre dans cette région.

Quant à la question de l'entretien du matériel, on trouve dans ce qui était habituellement appelé la région des chaleurs, dans le nord du Nouveau-Brunswick, nombre d'installations et de gens de métier très compétents qui connaissent le genre d'équipement dont il s'agit; ces gens pourraient très bien assurer l'entretien dans les ateliers qui existent déjà. On a dépensé des millions de dollars à construire ces ateliers et ces installations de réparations à Campbellton au Nouveau-Brunswick; vous n'êtes pas obligé de vous limiter à Halifax ou à Montréal; vous pourriez envisager d'autres régions.

J'aimerais vous poser une autre question ce matin, même si je ne m'attends pas à recevoir une réponse très précise; vous pourriez y répondre lors d'une autre réunion ou à un autre moment. Pourquoi une société telle que VIA Rail ne ferait-elle pas preuve d'esprit d'innovation dans le genre de service dont nous avons parlé en assurant une liaison entre le centre-ville de Montréal à Dorval ou à Mirabel, par exemple, ou, en améliorant la situation lamentable ici même à Ottawa car il est très difficile de se rendre du centre-ville à l'aéroport.

Il me semble que votre personnel qui compte des spécialistes pourrait étudier la question pour tenter de trouver quel rôle

[Text]

some time to, looking to the future to see what kind of meaningful role VIA could play in these areas. I do not hear any talk about this. I do not know what you are doing if you are doing anything, but surely if VIA is going to mature to its fullest capacity, you cannot just be putting out grass fires or trying to correct all the problems that CN and CP had 10 years ago; that there will be a vision or a look to the future as well as not just looking at lines that are non-paying lines, or non-profit producing lines, and cancelling them, but also looking for ways and means in areas where you can also provide a service and forecast it.

It could be forecasted that it is viable; that VIA could do a job there as well. Is that something you are looking at as the new president? Do you see it as within your scope to go beyond the role and the service you are providing now, as opposed to just looking at the gloom of having to discontinue non-profit lines? Are you looking for areas where you think you might be able to do a job?

The Chairman: Mr. Franche.

Mr. Franche: Mr. Chairman, in trying to explain some of the things on the intercity, obviously that is part of looking to the positive instead of to the negative. We are looking extensively at how we can improve service downtown to downtown in many cities. There are certain cities where that is possible today, and we intend to maintain the service and improve the service. That is why new equipment is required—to improve the service. That is why we are trying to improve the service between Ottawa and Toronto that I referred to previously, and have more trains in a shorter timeframe.

• 1040

When you come to the national capital, and you referred to downtown, you said to the airport. I presume you meant to the station. Obviously, the station will always be there in Ottawa, and so we will have to give the best service from the existing Ottawa station to downtown Montreal or downtown Toronto. That is being done through better on-time performance, better equipment, and increased frequency of service. There is a dilemma, by the way, Mr. Chairman, that the higher the frequency of service, the more expensive it gets. Economically if you have a longer train but not so often it is probably cheaper, and that is not completely resolved in balancing which one is the best way of providing the service to our customers.

The Chairman: Thank you, Mr. Harquail.

Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Thank you, Mr. Chairman. I was prompted to get a definition of commuter from Mr. Franche in that there seems to be a lack of a clear-cut definition on commuter services. As a matter of fact, the Senate report on VIA Rail, which I am sure Mr. Franche has read, has recommended that Transport Canada come forth with a firm technical definition of commuter services. As it now stands, the only definition that exists is contained in the National Transportation Act, I believe, which specifies that in order for

[Translation]

VIA Rail pourrait jouer à cet égard. Cette question n'est jamais soulevée. Je ne sais pas quel genre de travail vous faites, au juste, mais il me semble que si VIA Rail doit se développer, vous ne pouvez pas vous contenter d'éteindre des feux de paille et de corriger tous les problèmes qui assaillaient le CN et le CP il y a 10 ans; il faudrait voir un peu plus loin et envisager l'avenir au lieu de s'astreindre simplement à redresser la situation ou supprimer les réseaux non rentables; il faudrait envisager de nouveaux projets.

Ce rôle de VIA Rail pourrait être rentable. Le nouveau président étudie-t-il ces possibilités? À votre avis, pouvez-vous donner une autre dimension à votre mandat et au service que vous assurez maintenant, au lieu de vous borner à interrompre les services à faible rendement par rapport au prix de revient? Vous intéressez-vous à d'autres domaines où vous pourriez être utile?

Le président: Monsieur Franche.

M. Franche: Monsieur le président, nous ne nous intéressons pas uniquement aux aspects négatifs des parcours interurbains; nous cherchons activement à améliorer les liaisons entre centres-villes. Il serait possible d'envisager ce genre d'activité dans certaines villes à l'heure actuelle et nous avons l'intention d'assurer et même d'améliorer ce genre de service. Voilà pourquoi il nous faut du nouveau matériel: pour améliorer les services. Voilà pourquoi nous tentons d'améliorer les services entre Ottawa et Toronto, comme je l'ai dit précédemment, voilà pourquoi il nous faut un plus grand nombre de trains et des horaires plus serrés.

Vous avez parlé de la capitale nationale et de son aéroport. Vous vouliez dire la gare, je suppose. De toute évidence, Ottawa aura toujours une gare et il nous faudra assurer le meilleur service entre la gare d'Ottawa et le centre-ville de Montréal ou de Toronto. Nous le faisons en respectant les heures d'arrivée, en disposant d'un meilleur matériel et en augmentant les services. Mais voyez-vous, monsieur le président, plus nous augmentons les services, plus ils nous en coûtent. Si les trains étaient plus longs mais moins fréquents, le réseau coûterait peut-être moins cher, mais ce ne serait peut-être pas la meilleure façon d'assurer le service à nos clients.

Le président: Merci, monsieur Harquail.

Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Merci, monsieur le président. Je suis conduit à demander à M. Franche une définition de services aux résidents de banlieue car il est difficile d'en trouver une assez précise. Au fait, le rapport du Sénat sur VIA Rail que M. Franche a lu, j'en suis sûr, a recommandé à Transport Canada de donner une définition technique de services aux résidents de banlieue. À l'heure actuelle, la seule définition est celle de la Loi nationale sur les transports qui précise, il me semble, qu'un service doit publier un tarif banlieue s'il veut

[Texte]

a service to qualify as a commuter service, it should have a commuter toll fare. And in the case of the Toronto—Peterborough—Havelock service, no such commuter fare tolls are published, and so, technically speaking, it is not a commuter service. The other thing is that I think commuter services basically run on weekdays. This is a seven-day-a-week operation. And of course, the other thing is that the distance is such that it hardly qualifies as a commuter service, and those people who are affected by that service would argue that point.

But I suspect and I hope that the president will impress upon Transport Canada officials to clearly define what is meant by the commuter services, because I think it would be in the best interests of all concerned.

Mr. Chairman, to Mr. Franche, the bitterness over the 20% cut-backs implemented a year ago still prevails. Could I ask the president whether he has examined the impact of the 20% reduction? Is he looking at any changes to those reductions; in other words, is there any consideration being given to the reinstatement of any services that were wiped out as a result of the ministerial order over a year ago?

The Chairman: Mr. Franche.

Mr. Franche: Mr. Chairman, the decision taken for cutting services was taken by Cabinet, as all members well know. And as president of VIA Rail, on coming in, I am not looking at the reinstatement of such services. I guess we are concentrating on the existing services and how to make them as viable as possible and provide the best service to our now-existing customers.

Mr. Mazankowski: You spoke in very glowing terms about your dedication and commitment to provide service to Canadians to meet the needs. Surely, as a person charged with a mandate of carrying that responsibility out, and if you are really sincere about providing the service to meet the needs of Canadians, you would certainly be looking at some of these areas, particularly where there is wide-spread protest. You mean you are going to ignore the wishes of the people in this particular area? I mean groups and individuals are even prepared to take this thing to court and fight it all the way to the Supreme Court if necessary, and you are going to sit back and simply say: No, there has been a Cabinet order, and I have to run this operation on the basis of the Cabinet directive. Is that the position you are taking?

• 1045

Mr. Franche: Mr. Chairman, I think the position we are taking is that the Cabinet has taken a decision or we do not have funds available for any other types of service, so we are concentrating on the existing services. I guess that is the best answer I can give the hon. member.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, when the announcement was made back in July, there was a paper which was circulated, which I presume came from within Transport Canada itself, entitled "An Alternative to the Government's July 27, 1981 VIA Rail Canada Policy Announcement." In it, the highlights of the proposal were (a) that the Atlantic be

[Traduction]

être qualifié de service de banlieue. Dans le cas du parcours Toronto-Peterborough-Havelock, aucun tarif de ce genre n'est publié; sur le plan technique, il ne s'agit donc pas d'un service de banlieue. En outre, les services de banlieue sont offerts essentiellement durant la semaine. Ce service est exploité sept jours sur sept. Bien entendu, la distance parcourue ne justifie pas l'appellation de service de banlieue et les personnes visées pourraient vous en dire quelque chose.

Mais j'imagine et j'espère que le président exhortera les représentants de Transport Canada à définir clairement ce que l'on entend par service de banlieue pour la gouverne de tous les intéressés.

Monsieur le président, M. Franche sait sans doute que le climat d'amertume créé par les réductions de 20 p. 100 imposées l'an dernier règne encore. Puis-je demander au président s'il a étudié les effets de cette réduction? Est-ce qu'il prévoit apporter des modifications à ces réductions? Autrement dit, songe-t-on à rétablir certains services qui ont été interrompus à la suite du décret ministériel il y a plus d'un an?

Le président: Monsieur Franche.

M. Franche: Monsieur le président, tous les députés savent que la décision d'interrompre certains services a été prise par le cabinet. En ma qualité de président de VIA Rail, je ne songe pas, au débotté, à rétablir ces services. Nous mettons l'accent sur la meilleure rentabilisation possible des services actuels et la prestation des meilleurs services possibles à nos clients actuels.

M. Mazankowski: Vous avez décrit avec enthousiasme les efforts que vous déployez pour assurer un service qui réponde aux besoins des Canadiens. Mais puisque votre mandat vous donne cette responsabilité, et dans la mesure où vous tenez à assurer le service qui réponde aux besoins des Canadiens, vous devez certainement songer à étudier ces questions, notamment celles qui suscitent beaucoup de plaintes. N'allez-vous pas tenir compte des désirs des Canadiens? des groupes ou des personnes qui sont prêts à saisir les tribunaux, voire à comparaître devant la Cour suprême, s'il le faut? Ou, vous contenterez-vous d'invoquer la directive du cabinet pour justifier vos activités? Quelle est votre position?

M. Franche: Monsieur le président, je pense que la situation peut se décrire comme suit: le Cabinet a pris une décision, et nous ne disposons pas des fonds nécessaires pour assurer d'autres types de services; c'est pourquoi nous axons tous nos efforts sur les services existants. C'est la meilleure réponse que je puisse donner au député.

M. Mazankowski: Monsieur le président, lorsque cette annonce a été faite en juillet dernier, un document qui émanait, je suppose, du ministère des Transports lui-même, intitulé *An Alternative to the Government's July 27, 1981 VIA Canada Policy Announcement* (Une solution de rechange à l'annonce de la politique canadienne de VIA du 27 juillet

[Text]

retained, particularly to serve Saint John and Fredericton; (b) that the Ocean be discontinued east of Moncton and run as a daytime LRC service between Montreal and Moncton; (c) that the Edmundston—Moncton service be retained on a triweekly basis; (d) that the Matapédia-Gaspé service be replaced by a faster VIA bus connection with the proposed Montreal-Moncton LRC train; (e) that the Montreal-Mont-Joli service be replaced by a VIA bus connecting with the existing Montreal—Ste-Foy train; (f) that the Montreal-Chicoutimi service be discontinued because of its lack of competitiveness with bus service while the Ste-Foy—Chambord remote service be retained; (g) that the Montreal-Labelle recreation service be retained; (h) that the direct Montreal—Ottawa—Sudbury routing of the Canadian be retained; (i) that the Toronto-Kapuskasing overnight Northland and Toronto—North Bay weekend service be discontinued and replaced by a daytime Northlander; (j) that the Supercontinental west of Winnipeg be retained to provide service to Saskatoon, Edmonton, Jasper and Vancouver; and this alternative proposal estimated to result in a saving of \$2.4 million per year—a \$2.4 million saving as compared to the existing service that was in place at that time.

I think this document is fairly well circulated. If Mr. Franche has not seen it, I would be prepared to give him a copy. But surely, if you have . . . The projected savings that were proposed in the July 27 policy statement have not been realized. If so, is it not incumbent upon yourself and other people in management positions to look at alternatives that could conceivably provide better service at less cost to the Canadian taxpayer?

The Chairman: Mr. Franche.

Mr. Franche: Mr. Chairman, first of all, I I would like to know what paper the hon. member is referring to. This is something new to me. Is that possible?

Mr. Mazankowski: I certainly am prepared to have the document appended. I am not sure who the author of it is, but it is obvious that it was done by someone expert in VIA Rail, and rail passenger service, because I certainly do not have the credentials to put the cost data and the route structure together, as is contained here. For the benefit of Mr. Franche and other committee members, I would be very happy to make it available, with the hope that Mr. Franche may look at it and produce some positive results.

The Chairman: I would prefer, from a procedural point of view, to have copies made and distributed to the members of the committee rather than appending it to the minutes of the committee, since we do not know the source or the authorship of the paper.

Mr. Mazankowski: Maybe Mr. Franche might be able to identify the author after he reads the paper.

[Translation]

1982) a été assez largement distribué. Ce document explique que les faits saillants de la proposition sont a) que le service de l'Atlantique demeure, pour desservir notamment Saint-Jean et Fredericton; b) que le service de l'Océan soit supprimé à l'est de Moncton et qu'il assure un service LRC, pendant la journée, entre Montréal et Moncton c) que le service Edmundston—Moncton soit gardé selon une formule tri-hebdomadaire; d) que le service Matapédia-Gaspé soit remplacé par un service de bus VIA plus rapide, conjointement avec le service proposé de train LRC reliant Montréal et Moncton; e) que le service Montréal-Mont-Joli soit remplacé par un bus VIA qui assurerait le raccord avec le train qui fait déjà le trajet Montréal—Sainte-Foy; f) que le service Montréal—Chicoutimi soit supprimé parce qu'il ne parvient pas à faire suffisamment concurrence au service d'autobus, mais que le service pour région isolée Sainte-Foy—Chambord soit conservé; g) que le service de loisir Montréal—Labelle soit conservé; h) que le service Montréal—Ottawa—Sudbury soit conservé; i) que le service de nuit de fin de semaine Toronto—Kapuskasing et Toronto—North Bay soit supprimé et remplacé par un service Northland le jour; j) que le Supercontinental à l'ouest de Winnipeg soit conservé afin d'assurer un service à Saskatoon, Edmonton, Jasper et Vancouver; et les économies que procurerait cette solution de rechange étaient évaluées à \$2,4 millions par an soit une économie de \$2,4 millions, sur le service alors existant.

Il me semble que ce document a été distribué un peu partout. Si M. Franche n'a pas encore eu l'occasion de le voir, je veux bien lui en donner une copie. Mais vous devez certainement avoir . . . Les économies prévues, dont fait état l'énoncé de politique du 27 juillet, n'ont pas été réalisées. Si c'est bien le cas, ne vous incombe-t-il pas, à vous et à d'autres cadres, d'étudier d'autres solutions qui permettraient peut-être d'assurer aux contribuables canadiens un service amélioré et meilleur marché?

Le président: Monsieur Franche.

M. Franche: Tout d'abord, monsieur le président, j'aimerais savoir de quel document parlait le député. C'est tout à fait nouveau pour moi. Est-ce possible?

M. Mazankowski: Je suis tout à fait prêt à demander que le document soit annexé au procès-verbal. J'ignore qui en est l'auteur, mais il est évident que le document a été préparé par un expert de VIA Rail, un spécialiste des services voyageurs. Moi je n'ai très certainement pas les compétences nécessaires pour rassembler les données relatives au coût, au parcours, etc., qui figurent ici. Je veux bien faire le nécessaire pour que des copies de ce document soient mises à la disposition de M. Franche et des membres du comité, en espérant que M. Franche le consultera et que cela amènera des résultats positifs.

Le président: Du point de vue procédure, je préférerais pour ma part que nous fassions faire des photocopies de ce document et que nous en distribuions aux membres du comité, plutôt que d'annexer ce document au procès-verbal, car nous ne connaissons ni la source ni l'auteur du texte.

M. Mazankowski: M. Franche serait peut-être en mesure d'identifier l'auteur du texte après l'avoir lu.

[Texte]

An hon. Member: Or Mr. Roberts.

Mr. Mazankowski: Or Mr. Roberts or Mr. Pepin.

An hon. Member: Did you get it in a plain brown envelope?

The Chairman: If we know the source and the author, I would be prepared to take another look at appending it, but at the moment I would be reluctant to do that. However, we can certainly have it copied and distributed to members of the committee, if they wish, Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: There may be some other members of the committee who have it. I think it is a document that is worthwhile pursuing, and if Mr. Franche gives me the commitment that he will read it and have his people look at it and perhaps get back to me on it, I would appreciate that very much... I know Mr. Franche is a dedicated and sincere person and I really would have to take exception to his rather intransigent approach in simply looking at the structure on the basis of an edict that was handed from on high. I would suspect, knowing that he is a person who looks very closely at cost-benefit relationships, that he would be naturally interested in expanding his revenue base and reducing his unit costs per passenger. And I think there may be some very good suggestions in there to achieve that.

• 1050

The Chairman: Without precluding the possibility that he may want to, I think I must also point out that when he was appointed he was probably appointed with a mandate. As a president of a Crown corporation he might be treading on somewhat thin ice to go beyond the mandate. I am simply saying that in defence of Mr. Franche's position.

Mr. Mazankowski: Well, he can have a chance to flex his muscles and really demonstrate his leadership capabilities here.

The Chairman: In any case, I do not want to get into an argument with any member of the committee.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I think it is fair to conclude that when you cut back the route structure by 20% you essentially reduce your revenue base; that has occurred when the cutbacks were implemented. The fixed costs, on the other hand, remained relatively constant, so when you reduce your revenue base and retain your same level of fixed costs or escalating fixed costs because of inflation, you really only worsen your total financial picture. Bearing that in mind, what steps has the president taken, or the company taken, to reduce its management and administrative costs relative to the reduction of passenger services by 20%? If you are not going to cut back your management and administrative and other operating overhead, then you are really just laying the groundwork for the total demise of the rail passenger system.

For example, I note that you have one president and 12 vice-presidents; you have 15 members on the board; 7 subcommittees of the Board of Directors with five to eight members on each committee. These people are all paid an honorarium and

[Traduction]

Une voix: Ou M. Roberts.

M. Mazankowski: Ou M. Roberts, ou M. Pépin.

Une voix: L'avez-vous reçu dans une enveloppe brune ordinaire?

Le président: Si nous apprenions quelle en est la source ou l'auteur, je serais prêt à étudier la possibilité de l'annexer, mais j'hésiterais à le faire à l'heure actuelle. Mais nous pouvons de toute façon le faire photocopier et distribuer aux membres du comité s'ils le veulent, monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Il y a peut-être d'autres députés membres du comité qui l'ont déjà. Je pense que c'est un document qui vaut la peine d'être étudié, et je serais reconnaissant à M. Franche s'il s'engageait à le lire, à demander à ceux qui travaillent avec lui de l'étudier également, et à en rediscuter avec moi... Je sais que M. Franche est sincère et dévoué, et je ne comprends pas son intransigeance; je ne vois pas pourquoi il se contente d'examiner le réseau en se fondant tout simplement sur un décret venu d'en haut. Je sais qu'il regarde de très près les rapports co+uts-avantages, et j'imagine qu'il voudrait, et c'est tout naturel, augmenter ces recettes et réduire ces coûts unitaires par passager. Je pense que ce document pourrait contenir quelques bonnes idées qui pourraient peut-être l'aider à réaliser ses objectifs.

Le président: Sans vouloir donner l'impression qu'il ne voudrait peut-être pas regarder ce document, je tiens à signaler que lorsqu'il a été nommé on lui a sans doute imposé un mandat. En tant que président d'une société de la Couronne, il serait peut-être risqué pour lui de se hasarder au-delà de ce mandat. Je dis cela tout simplement pour défendre la position de M. Franche.

M. Mazankowski: Eh bien, je pense que cela lui permettrait de montrer de quoi il est capable, et de prouver quelles sont ses capacités en tant que leader.

Le président: De toute façon, je n'ai pas envie de me disputer avec un quelconque membre du comité.

M. Mazankowski: Monsieur le président, je pense qu'il est juste de dire qu'en réduisant de 20 p. 100 les lignes du réseau, cela aboutit en gros à une réduction des recettes; c'est ce qui s'est produit lorsque ces réductions ont été mises en vigueur. Quant aux coûts fixes, ceux-ci sont restés plus ou moins constants; par conséquent en réduisant vos recettes, mais en maintenant les coûts fixes au même niveau ou en les augmentant en fonction de l'inflation, cela ne fait qu'aggraver le tableau financier d'ensemble. Cela dit, quelles mesures ont été prises par le président ou par la société pour réduire les coûts administratifs ou de gestion suite à cette réduction de 20 p. 100 des services passagers? Si vous n'allez pas réduire vos frais administratifs et généraux, alors vous ne faites que saper le réseau voyageurs.

J'ai constaté que vous avez un président, et 12 vice-présidents, le conseil d'administration compte 15 membres, et il y a également 7 sous-comités du conseil d'administration, qui comptent chacun 5 à 8 membres. Ces gens touchent tous des

[Text]

expenses. You have your 12 vice-presidents who head up individual divisions. I would like to know, given the fact that each of those vice-presidents sort of oversees a department of VIA Rail, how many people have they reduced their management staff by? If you have laid off 1,600 workers in the organization, you clearly do not need the kind of top-heavy management and administrative staff that seems to be inherent in the structure of VIA Rail.

Mr. Mulder said that you were still looking at it. Well, it is rather strange that if you are interested in cost cutting . . . It seems it is at the top level where the real costs occur and some suggestion was made that it was in the hands of a consulting team and there may be as many as 20 persons who would be reduced. That is certainly a far cry from the relationship that occurred with the 1,600 persons being laid off as a result of the cutback by one-fifth.

The Chairman: Mr. Franche.

Mr. Franche: Mr. Chairman, I recall looking at a figure which referred to that question and if I am correct, the expenses of VIA in that sense were reduced in the order of about 10% or 12%. They are not directly related to 20% because there are certain types of functions one refers to as . . . whether you have a service or not, it changes nothing.

We are, internally, at VIA at the moment, starting a whole process of reviewing all management positions across the country and I refer to that as management audit. We are streamlining the organization of VIA. We will look at all those positions between now—in fact, it is going to start officially in the first week in January, to be more precise, and will take about four months.

• 1055

I will lead that management audit myself, in reviewing it with my staff, in order to minimize VIA's costs. But I would like hon. members to remember our cost increases have been, for all practical purposes, due to railroad charges. We have adhered very strictly to guidelines in our own control of costs. For 1982 and 1983, we have not overspent any of our budgets planned for, and we are now looking at minimizing those costs. Actually, if we do it in 1983, the effect will only be felt in 1984. There is a lead time to these things.

I am heading up the management group myself to review that in order to trim wherever trimming is required, while at the same time assuring ourselves we can provide a service to our customers.

Mr. Mazankowski: Mr. Franche, do you believe you need 12 vice-presidents to run the show?

Mr. Franche: We will look at that. That is part of what is being looked at, at the moment. I am not sure about your figure of 12 vice-presidents but . . .

Mr. Mazankowski: That is in 1981; there are probably 22 by now. Every time I pick up a daily newspaper, I see another

[Translation]

honoraires, et on leur rembourse également leurs frais. Vous avez vos 12 vice-présidents, qui sont chacun à la tête d'une division. Étant donné que chacun de ces vice-présidents gère un département de VIA Rail, j'aimerais savoir de combien ils ont réduit leur personnel de gestion respectif? Si vous avez mis à pied 1,600 travailleurs, vous n'avez pas besoin d'un personnel administratif et de gestion aussi important que celui qui semble être inhérent à la structure de VIA Rail.

M. Mulder a dit que vous étiez toujours en train d'étudier la situation. Il me semble assez bizarre que, si vous voulez réduire vos coûts . . . Il me semble que c'est aux échelons supérieurs que les coûts réels sont les plus importants, et d'après ce que j'ai compris une société d'experts-conseils était en train d'étudier la situation et il se pourrait que jusqu'à 20 postes soient supprimés. Cela ne ressemble en rien à la situation où la réduction d'un cinquième a amené la mise à pied de quelque 1,600 personnes.

Le président: Monsieur Franche.

M. Franche: Monsieur le président, je me souviens avoir vu des chiffres à ce sujet et, si je ne m'abuse, les dépenses de VIA avaient été réduites de près de 10 ou 12 p. 100. Cela ne se rattache pas directement au 20 p. 100, car il y a certains types de fonction qui sont . . . pour lesquelles, qu'il y ait un service ou non, rien ne change.

À l'heure actuelle, nous sommes en train de réexaminer tous les postes de cadres de VIA, et ce à l'échelle du pays. Il s'agit d'une vérification de la gestion. Nous sommes en train de simplifier l'organisation interne de VIA. Nous allons étudier ces postes d'ici . . . En fait, ce travail commencera officiellement dans le courant de la première semaine de janvier, et il demandera environ 4 mois.

Je vais moi-même diriger la vérification de la gestion, conjointement avec mon personnel, en vue de minimiser les coûts de VIA. Mais j'aimerais que les députés se souviennent que nos augmentations de coûts ont été, à toute fin pratique, dues aux frais des chemins de fer. Nous avons suivi de très près nos lignes directrices relativement au contrôle des coûts. Pour les années 1982 et 1983, nous n'avons pas du tout dépassé nos budgets, et nous étudions maintenant la possibilité de minimiser ces coûts. D'ailleurs, si nous y parvenons en 1983, nous n'en sentirons les effets qu'en 1984. Il y a toujours un certain décalage dans ce genre de choses.

Je vais moi-même diriger le groupe de gestion chargé d'étudier les réductions qu'il faudra faire, tout en garantissant que nous pourrions offrir un bon service à nos clients.

M. Mazankowski: Monsieur Franche, pensez-vous que vous avez besoin de 12 Vice-présidents?

M. Franche: Nous regarderons cela de plus près. Justement, notre étude va porter en partie là-dessus. Je ne suis pas certain qu'il y ait 12 vice-présidents . . .

M. Mazankowski: C'était en 1981. Il y en a probablement 22 maintenant. Chaque fois que j'ouvre un quotidien, je vois

[Texte]

appointment to VIA Rail at some management level. They are either washing a lot of people through, or there has been quite an increase.

Let us take marketing, for example. If you have cut back on 20% of your route potential, will you be increasing or reducing your marketing endeavour?

Mr. Franche: We may re-deploy our marketing people . . .

Mr. Mazankowski: Re-deploy: That means the same numbers, only shifted around.

Mr. Franche: —in order to bring in more people on our trains on certain routes. That is going to be part of the exercise in 1984. In certain areas, there may be cuts in marketing; that is quite possible. That will be decided in the next four months.

The Chairman: Your final question, Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: What about passenger trains? In your 1981 annual report, you carried just over 8 million passengers in 1981. What are your projections for this year?

Mr. Franche: In terms of passengers, I believe there is a slight reduction, because we are feeling the effect of the cuts in 1982. They occurred in September 1981, and some of them occurred in September 1982 also; so we are feeling the cuts.

I think I can be more specific; we have a reduction of 12% in the number of passengers carried from September 1982 over September 1981.

In southwestern Ontario, I must say we are feeling the pinch pretty heavily on the number of passengers carried, in terms of what we budgeted for, because of the obvious economic situation in southwestern Ontario.

Mr. Mazankowski: So that will be under 7 million passengers, then; is that correct?

Mr. Franche: I have it only to the end of September: 5.5 million versus 6.2 million. So it could be in the order of about 7 million passengers.

Mr. Mazankowski: On the basis of subsidy per passenger, based upon the \$640 million this estimate will give VIA Rail, the cost is exorbitant. If you are going to be looking at costs as the benchmark, in spite of the assurances you gave my colleague about the fact you are not anticipating further reductions, the mold seems to be quite clearly cast.

The Chairman: Do you wish to comment, Mr. Franche?

Mr. Franche: Mr. Chairman, in VIA's approach to reporting on the deficit, I think we have to be careful of the interpretation of the word, deficit. We intend to report it in terms of the subsidy obtained from the government by types of service, the number of passengers and overtime. Hopefully, it will be more meaningful to members of the committee, to VIA's

[Traduction]

que quelqu'un d'autre a été nommé à un poste de cadre chez VIA Rail. C'est une véritable sarabande, ou alors il y a eu des augmentations considérables.

Prenons la commercialisation, par exemple. Si vous avez réduit de 20 p. 100 votre potentiel au niveau des lignes, allez-vous augmenter ou réduire vos efforts de commercialisation?

M. Franche: Il se peut que nous réaffectons nos spécialistes en matière de commercialisation . . .

M. Mazankowski: Réaffecter: cela veut dire que le nombre serait le même, mais on changerait les gens de place.

M. Franche: . . . afin que davantage de gens empruntent nos trains sur certains parcours. C'est justement ce qui va se passer en 1984. Mais il est très possible qu'il y ait des réductions au niveau de la commercialisation dans certaines régions. On décidera de cela dans les quatre prochains mois.

Le président: Ce sera votre dernière question, monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Et qu'en est-il des trains pour passagers? Dans votre rapport annuel de 1981, vous dites que vous avez transporté un peu plus de 8 millions de personnes. Quelles sont vos prévisions pour l'année en cours?

M. Franche: Pour ce qui est des passagers, je pense qu'il y a eu une légère baisse, parce que nous subissons les effets des réductions apportées en 1982. Il y en a eu en septembre 1981 et également en septembre 1982, et nous en ressentons maintenant les effets.

Je pense pouvoir être plus précis encore: le nombre de passagers transportés jusqu'en septembre 1982 a baissé de 12 p. 100 par rapport à septembre 1981.

Dans le sud-ouest de l'Ontario, il y a eu une très nette baisse au niveau du nombre de passagers, par rapport à ce que nous avions prévu, et cela s'explique par la situation économique de cette région.

M. Mazankowski: Il y aura donc moins de 7 millions de passagers, n'est-ce pas?

M. Franche: Les chiffres dont je dispose ne vont que jusqu'à la fin du mois de septembre: 5,5 millions, par rapport à 6,2 millions. Il se peut donc que cela tourne autour de 7 millions de passagers.

M. Mazankowski: Ce coût est exorbitant si l'on tient compte de la subvention par passager et des 640 millions de dollars que ce budget donnerait à VIA Rail. Si les coûts vont vous servir de point de repère, malgré les assurances que vous avez données à mon collègue au sujet du fait que vous ne prévoyez pas d'autres réductions, les choses me semblent très claires.

Le président: Avez-vous des commentaires à faire, monsieur Franche?

M. Franche: Monsieur le président, pour ce qui est de l'approche adoptée par VIA relativement aux déficits, je pense qu'il faut faire très attention à l'interprétation que l'on donne du mot «déficit». Nous avons l'intention d'en faire rapport en tenant compte de la subvention obtenue auprès du gouvernement, par type de service, ainsi que du nombre des passagers et

[Text]

management and to the public at large as to what types of service are costing what.

• 1100

The Chairman: Thank you.

Mr. Turner.

Mr. Turner: Mr. Franche, can you tell me your background? Do you have any railroad experience, with CPR, CNR or any other railroad in Canada?

Mr. Franche: Mr. Turner, I was asked that question before, if I have worked for a railroad. The only claim I can have to it is that my father worked 49 years for the CPR as a telegrapher. That is all.

Mr. Turner: You were talking about staff. Are you aware, between the years 1941 and 1946 in southwestern Ontario, that west of Hamilton—almost 1,000 miles of track—we had one superintendent, one assistant superintendent, one road foreman and one assistant superintendent stationed at St. Thomas? He looked after the Wabash Railroad, which had running rights over CNR track between Fort Erie, Niagara Falls and Windsor.

You cannot say that today, CNR or VIA. You just load it with officials.

Mr. Franche: I am not aware of the comments the hon. member is referring to.

Mr. Turner: In your contract with the CNR, do you have a clause that allows VIA to grab the first available freight engine, in the case of a breakdown of a passenger train? If not, why not?

Mr. Fortin: When our VIA equipment cannot be made available, we have a leasing arrangement with both CN and CP in order to have the necessary power for operational purposes.

Mr. Turner: Are you aware, last Thursday, November 18, a VIA Rail train sat at Burlington, Ontario, for 7 hours and 11 minutes, with passenger trains going by? The head-end crew took them to Toronto by cab and had to bring a locomotive back to Burlington. With the passenger trains going by, why did you not stop the passenger trains and put the passengers on the other trains?

That is absolutely ridiculous, when you are trying to run a railroad. You are in the transportation business, a service industry which services people. It is unforgivable that you run a railroad like that.

Mr. Benjamin: They could have stopped the first freight train and taken off the load.

Mr. Turner: That is right; that is why I asked the question. Why did you not grab the first freight train?

[Translation]

des heures supplémentaires. J'espère que cela expliquera clairement aux membres du Comité, aux cadres de VIA et au grand public combien coûtent les genres de services.

Le président: Merci.

Monsieur Turner.

M. Turner: Monsieur Franche, pourriez-vous me renseigner au sujet de vos antécédents? Avez-vous une expérience des chemins de fer, qu'il s'agisse de CPR, de CNR ou d'une autre compagnie de chemins de fer au Canada?

M. Franche: Monsieur Turner, on m'a déjà demandé si j'ai travaillé pour les chemins de fer. Le seul lien que j'ai eu avec les chemins de fer, c'était grâce à mon père, qui a été télégraphiste chez CPR pendant 49 ans. C'est tout.

M. Turner: Vous parliez de personnel. Savez-vous qu'entre 1941 et 1946 on a eu, dans le sud-ouest de l'Ontario, c'est-à-dire dans la région située à l'ouest de Hamilton (qui correspond à près de 1,000 milles de lignes de chemins de fer) un surintendant, un surintendant adjoint, un contremaître des routes et un surintendant adjoint posté à St. Thomas? Il était responsable de la Wabash Railroad, qui avait le droit d'emprunter les lignes du CN entre Fort Erie, Niagara Falls et Windsor.

On ne pourrait pas dire la même chose aujourd'hui du CNR ou de VIA. Vous y mettez plein de cadres.

M. Franche: Je ne comprends pas de quoi parle le député.

M. Turner: Dans votre contrat avec le CN, y a-t-il une disposition qui permette à VIA de mettre la main sur la première locomotive de fret disponible en cas de panne d'un train pour passagers? Et sinon, pourquoi pas?

M. Fortin: Lorsque le matériel de VIA n'est pas disponible, nous recourons à un arrangement de location que nous avons conclu avec CN et CP, afin de disposer de la traction nécessaire au maintien de nos opérations.

M. Turner: Savez-vous que, jeudi dernier, le 18 novembre, un train de VIA Rail est resté coincé pendant 7 heures et 11 minutes à Burlington, en Ontario, pendant que des trains pour passagers passaient à côté de lui? Le chef de train a acheminé les voyageurs à Toronto en taxi et il a fallu qu'il fasse venir une locomotive à Burlington. Puisque des trains de passagers passaient à côté, pourquoi ne les a-t-on pas arrêtés pour charger les voyageurs.

Cela est absolument ridicule lorsque vous essayez de faire tourner une compagnie de chemins de fer. Vous êtes une industrie de services, qui offre des services de transport à des gens. Il est impardonnable que vous dirigiez votre affaire de la sorte.

M. Benjamin: Ils auraient pu arrêter le premier train de marchandises et décrocher les wagons.

M. Turner: C'est exact, et c'est la raison pour laquelle je vous ai posé la question. Pourquoi n'avez-vous pas mis la main sur le premier train de marchandises?

[Texte]

Mr. Franche: I have no answer to that. I cannot answer the . . .

Mr. Turner: But as president of VIA, do you not think it is absolutely a stupid way to run a railroad? You must have something in your contract to grab the first freight train. You grab the engine; he pulls into a siding, and you take the passengers. Does that not make sense?

Mr. Franche: I guess we have to reconcile freight and passengers all the time.

Mr. Turner: You stated you want to put more people on the trains. The only way you are going to put more people on a train is to provide the service. Everybody you talk to, who rides VIA, says you are 30 minutes late, you are 40 minutes late or you are 50 minutes late. Here is one that is 7 hours and 11 minutes. How the hell do you expect to run a railroad, if you are not providing the service?

Now, you provide service by the best of equipment and the best of roadbed. We had the best roadbed in North America on the CNR and the CPR, many, many years ago. We allowed it to deteriorate; and I will tell you why: because we allowed the railroads to take off the section men who looked after 10 or 12 miles of track for passenger and freight. Now they do it with about 60 miles and a bus gang.

Now, the only way you are going to provide this service is to negotiate a contract with the CPR and the CNR to put the section men back on the track to look after 10 or 12 miles of track; and if it is double track, they are looking after 24 miles of track.

If you are going to run trains at 90 and 95 miles an hour, you must have good roadbed. We never had accidents like they are having now. If an engineer hit a low spot, he turned around and looked. He noticed where the low spot was, and he dropped off a note at the first station.

That is running a railroad. Today, we are running nothing. You cannot tell me you cannot negotiate a contract to update the roadbed across Canada to provide fast, efficient service at a reasonable cost.

What is your answer, sir?

• 1105

Mr. Franche: I think the hon. member is giving me comments as to how he sees managing a railroad. It is very difficult, I think, for me to get into the various details he is referring to.

[Traduction]

M. Franche: Je n'ai pas de réponse à vous donner. Je ne puis pas répondre à . . .

M. Turner: Mais en tant que président de VIA, ne pensez-vous pas que ce soit là une façon tout à fait stupide de fonctionner? Votre contrat doit prévoir quelque chose qui vous permette de prendre le premier train de marchandises qui passe. Il vous suffirait de prendre la motrice, de mettre les marchandises sur une voie de garage, et de charger les passagers. Cela ne vous semble-t-il pas logique?

M. Franche: Je suppose qu'il nous faut toujours concilier service de fret et service passagers.

M. Turner: Vous avez déclaré que vous aimeriez que davantage de personnes prennent le train. Vous ne pourrez y parvenir que si vous assurez le service. Interrogez n'importe quelle personne qui emprunte les trains de VIA: elle vous dira que le train arrive toujours avec 30, 40 ou 50 minutes de retard. Et je viens de vous donner l'exemple d'un train qui est resté bloqué pendant 7 heures et 11 minutes. Comment diable pensez-vous pouvoir faire tourner une compagnie de chemins de fer si vous n'offrez pas un meilleur service?

Pour offrir un bon service, il faut disposer du meilleur matériel et des meilleures plates-formes de voie possibles. Il y a bien des années, le CN et le CP avaient les meilleures plates-formes d'Amérique du Nord. Mais nous avons laissé ces plates-formes se détériorer, et je vais vous dire pourquoi: parce que nous avons permis aux compagnies de chemins de fer de rayer des contrôles les cheminots qui s'occupaient chacun de 10 ou de 12 milles de voies de chemins de fer, qui servaient au transport de voyageurs et de marchandises. Maintenant, on envoie des groupes en autobus, et ils sont responsables d'une soixantaine de milles.

Vous ne pourrez assurer ce service que si vous négociez un contrat avec CN et CP qui vous permette de remettre ces gens au travail, de leur donner à chacun 10 à 12 milles de voies. Et si c'est une voie double, ils seront responsables de 24 milles.

Pour que des trains puissent rouler à 90 ou 95 milles à l'heure, il faut que la plate-forme soit bonne. Autrefois, on n'avait jamais autant d'accidents que maintenant. Si un mécanicien sentait un creux dans la plate-forme, il se retournait, regardait, le notait et le signalait à la première gare.

C'est comme cela qu'on fait fonctionner une compagnie de chemins de fer. Aujourd'hui, on ne fait rien du tout. Vous ne pouvez pas me dire qu'il vous est impossible de négocier un contrat qui vous permettrait d'améliorer les plates-formes de partout au Canada en vue d'assurer un service rapide et efficace à un coût raisonnable.

Quelle est votre réponse, monsieur?

M. Franche: Il me semble que le député est en train de faire part de sa propre conception de la façon dont devrait être gérée une compagnie de chemin de fer. Je pense qu'il me serait très difficile de me lancer dans tous les détails dont il a fait état.

[Text]

Mr. Turner: You cannot run passenger trains at 90 and 95 miles an hour on 60-mile-an-hour track. I have talked to engineers—I am a former CNR engineer myself, and I had run them at 90 and 95 miles an hour even in the steam days—and they tell me the track is in horrible condition. Do you know how they made the test? The boss was riding in the coach and he filled a glass full of water in the dining car; if you spilt the water you were in trouble. Do you make that test now?

Mr. Franche: I do not.

Mr. Turner: No, but you should. Mr. Donald Gordon did, because I have pulled him several times. But these are the things, you know; you cannot run passenger trains on 60 mile an hour track if it is not maintained, and maintain a schedule and make the passengers happy. So you had better change your way of thinking as far as running VIA Rail. You had better renegotiate your contracts with CN and CP, otherwise we are going to go down the drain the same as we did before.

Can you tell me how many people a coach holds—an LRC coach?

Mr. Franche: The coach, I believe, holds 82 or 84.

Mr. Turner: One way fare from Toronto to London is \$16. How many people do you have to have in that coach before you make money on that coachload?

Mr. Franche: I do not know today how much—the specifics on how much you make, how much a coach will bring you.

Mr. Turner: Well how many passengers do you have to have on the train to make money on that train—in we will say eight or ten coaches, which is the normal train today?

Mr. Franche: The information, Mr. Chairman, with respect to money—how much each train costs—is highly dependent on the information we get from the railroads, and we do not get much of that information at the moment. This is part of what we are trying to obtain in discussions with the railroads.

Mr. Turner: You talked about commuters. They ran commuters away back in 1940 to 1941. I ran commuters, 10 or 11, number 5 and 6—they were commuter service trains—between Windsor and London, London to Stratford—from Stratford is when we became a commuter train. We picked up six passengers at Stratford, we picked up four or five at Rockwood; Guelph, Kitchener, maybe 50; then Brampton, Georgetown, Acton, Weston—that is when we did the commuter business. At Weston we would pick up 250 people. That was a commuter train. I think you will find out that if you run fast passenger trains you always had a commuter train either ahead or behind, in which the commuter train stopped at every station.

[Translation]

M. Turner: Vous ne pouvez pas faire rouler des trains de voyageurs à 80 ou 95 milles à l'heure sur des voies conçues pour supporter une vitesse de 60 milles à l'heure. J'ai discuté avec des mécaniciens (j'ai été moi-même autrefois mécanicien au CN, moi je faisais rouler les trains à 90 et à 95 milles à l'heure même lorsqu'on en était encore à la vapeur? Et on me dit que les voies sont en très mauvaise état. Savez-vous comment ils ont réalisé le test? Le patron s'installait dans le wagon/salle à manger et il s'y versait un verre d'eau; si l'eau se renversait, cela signifiait qu'il y avait des problèmes. Utilisez-vous ce même test à l'heure actuelle?

M. Franche: Non.

M. Turner: Et bien, vous le devriez. M. Donald Gordon l'a fait, parce que je l'y ai poussé plusieurs fois. C'est un problème, vous savez. Vous ne pouvez pas faire rouler des trains de voyageurs sur des voies adaptées à des vitesses de 60 milles à l'heure si la plate-forme n'est pas entretenue; et vous ne pouvez pas non plus respecter l'horaire et satisfaire les passagers. Alors vous feriez mieux de changer d'optique pour ce qui est de la direction de VIA Rail. Vous feriez mieux de négocier des contrats avec CN et CP, sans quoi nous allons nous écrouler comme ce fut le cas la dernière fois.

Pourriez-vous me dire combien de personnes peut contenir un wagon de train LRC?

M. Franche: Il me semble que 82 ou 84 personnes peuvent s'y installer.

M. Turner: L'allée simple Toronto/London coûte \$16. Combien de personnes doit-il y avoir par wagon pour que vous fassiez un bénéfice?

M. Franche: Je ne sais pas... Je ne sais pas combien de profit on peut réaliser ou combien peut rapporter un wagon rempli.

M. Turner: Et bien, combien de passagers doit-il y avoir à bord du train pour que ce soit rentable. Prenons le cas d'un train de huit ou dix wagons, car c'est la norme aujourd'hui.

M. Franche: Monsieur le président, pour ce qui est des questions monétaires et de ce que coûte chaque train, cela dépend des renseignements que nous fournissent les compagnies de chemin de fer, et elles ne nous en fournissent guère ces temps-ci. C'est justement l'une des choses que nous espérons pouvoir obtenir grâce aux discussions que nous avons entamées avec ces compagnies.

M. Turner: Vous avez parlé de trains de banlieue. Il y avait de ces trains en 1940 ou en 1941. J'ai moi-même conduit des trains de banlieue, 10 ou 11, les numéros 5 et 6, entre Windsor et London, et London Stratford... Le train devenait un train de banlieue à partir de Stratford. On prenait six passagers à Stratford, quatre ou cinq à Rockwood et peut-être une cinquantaine à Guelph et à Kitchener; on s'arrêtait ensuite à Brampton, Georgetown, à Acton et à Weston. Ça c'était l'époque des trains de banlieue. À Weston, on prenait 250 passagers. C'était un vrai train de banlieue. Lorsque les trains de voyageurs étaient rapides, il y avait toujours un train de banlieue qui le précédait ou qui le suivait, et ce train s'arrêtait à chaque gare.

[Texte]

You also had commuter trains between Hamilton and Toronto, and they ran for years and years and years. They were strictly commuter trains. They connected with the trains at Hamilton West that went to London and also to Niagara Falls. There was a special rate; they bought a ticket and that ticket was good for one month. So there is nothing new about commuter trains. And the commuters were on the other passenger trains, so it was a combination of service. Most people travel one or two or three stations, so actually they are all commuter trains, unless you go between Sarnia and London on a fast passenger train, which was the Chicago Flyer—one hour. That was a fast flyer.

But the only way you are going to make money is by having the best equipment, the best roadbed, plus service. You are certainly not giving the service. Sir, since you have been in the job I cannot see one bit of improvement. If you go out and ask the employees who run the trains—the conductors, the engineers—what is wrong with the VIA, they will tell you what is wrong. But I do not think you do that, sir. If you are going to be successful in this job you had better change your way of thinking.

Thank you very much, sir.

The Chairman: Comments, Mr. Franche? No?

Thank you, Mr. Turner.

• 1110

Mr. Turner: That is what I said, sir; it was no use asking the questions, because I would not get any answers.

The Chairman: Right now I propose we take a three-minute break; when we come back we will go to Mr. Blaikie. The meeting is recessed for three minutes.

• 1111

• 1117

The Chairman: Order please. For the information of the members of the committee, at about 12.00 noon I will ask members whether or not they feel it necessary to have the meeting scheduled for this evening. At the moment we still have Mr. Blaikie, Mr. McKnight and Mr. Forrestall to hear from. We have Mr. Nowlan, Mr. Mazankowski and Mr. Benjamin on the second round—oh, and Mr. Deninger on the first round. I am sorry, Mr. Deninger. It would seem to me that if we stick to our 15 minutes I have been generally giving members of the committee, we should be able to wrap up at about 12.30 or 12.45 p.m., which might not necessitate an evening session. But in any case we can decide that a bit later in the hearings, if that is agreeable to the committee.

Our next questioner is Mr. Blaikie.

[Traduction]

Il y avait également des trains de banlieue entre Hamilton et Toronto, et ce service a duré pendant des années et des années. Il s'agissait strictement de trains de banlieue. Ils assuraient à Hamilton-ouest la correspondance avec les trains qui se rendaient à Toronto, et également à Niagara Falls. Il y avait des tarifs spéciaux; les gens achetaient un billet et celui-ci était bon pour un mois. Les trains de banlieue n'ont rien de nouveau. Et ces trains faisaient partie des autres trains de passagers, alors les deux services étaient mixtes. La plupart des gens, cependant, ne faisaient deux ou trois arrêts; c'est pourquoi on parlait de trains de banlieue. À moins de faire le voyage Sarnia/London sur un train de passagers plus rapide: c'était le Chicago Flyer, et le trajet demandait une heure. C'était un rapide.

Vous n'allez pouvoir faire de l'argent que si vous avez le meilleur matériel, les meilleures plates-formes et un bon service. Et vous n'offrez certainement pas ce service. Depuis que vous êtes en poste, je n'ai pas vu une seule amélioration. Allez demander aux employés qui s'occupent des trains (les conducteurs et les mécaniciens) ce qui ne va pas chez VIA, et ils vous le diront. Mais je ne pense pas que vous fassiez cela, monsieur. Si vous voulez réussir dans votre travail, vous feriez mieux de changer d'attitude.

Merci beaucoup monsieur.

Le président: Avez-vous des commentaires, monsieur Franche? Non?

Merci, monsieur Turner.

M. Turner: C'est ce que j'ai dit, monsieur. Il ne servait à rien de poser des questions parce que je ne pouvais pas obtenir de réponse.

Le président: Je propose que nous faisons une pause de trois minutes. Nous recommencerons ensuite avec M. Blaikie. La séance est levée pour trois minutes.

Le président: À l'ordre s'il vous plaît. J'aimerais prévenir les membres du comité que je leur demanderai vers midi s'ils estiment nécessaire de tenir la réunion prévue pour ce soir. J'ai encore les noms de M. Blaikie, M. McKnight et M. Forrestall sur ma liste. J'ai M. Nowlan, M. Mazankowski et M. Benjamin pour le deuxième tour. Pardon, j'ai également le nom de M. Deniger pour le premier tour. Je m'excuse, monsieur Deniger. Si nous nous limitons aux 15 minutes que j'accorde généralement aux membres du comité, nous devrions pouvoir lever la séance vers 12h30 ou 12h45, et nous ne serions pas obligés de nous réunir ce soir. De toute façon, nous déciderons un peu plus tard, si le comité en convient.

La parole est maintenant à M. Blaikie.

[Text]

Mr. Blaikie: Mr. Chairman, it is always a source of continuing amazement and hilarity to me to hear the rhetoric of VIA Rail about wanting to put people on trains and wanting to keep people on trains and wanting to provide train service; that is the *raison d'être* of VIA Rail.

In my experience this summer with the Winnipeg-Farlane train, VIA Rail was ordered to provide, in addition to their usual summer schedule of the Winnipeg-Farlane train, six additional weekends in order to compensate for the loss of service to those areas that was brought about as a result of changing the scheduled Winnipeg-Capreol train. It was a CTC decision, and yet VIA Rail went out of its way to have those six additional weekends cancelled.

• 1120

Mr. President, these are trains that are full. These are trains in which people have had to sit in the baggage car from Winnipeg to Farlane. Weekend after weekend, these are people who have been cooked, who have been frozen, who have been delayed, who have had their tickets missed and who have had trains go by them. Nevertheless, they continue to get on the train because they are committed to using the train for that particular service. It is psychological warfare: VIA Rail has done everything to, in my view, discourage those people from taking those trains, including going ahead and succeeding, shamefully, in cancelling the last two remaining weekends of those six additional weekends that were ordered by the CTC.

I want to know if it is the intention of VIA Rail to once again this coming year scuttle the Winnipeg-Farlane train. Are we going to see another effort on the part of VIA Rail to get rid of that train, or is VIA Rail going to finally live up to its mandate? Here they have a devoted, and in many cases, captive clientele and yet they keep trying to kill this train. Is that going to end? Is one of the things we can look to from your new presidency that finally trains like this, which are used and which have a devoted clientele, will finally get the kind of attention they deserve?

Mr. Franche: Mr. Chairman, I would ask, first of all, for Mr. Fortin to explain to the committee at least the nature of the decision of the CTC—he has lived with it longer than—as a start to explain that, and then maybe I can answer better the member's question.

Mr. Fortin: There had been a CTC decision imposing for this year extended service in the spring and in the fall, as was mentioned. Previous to that, and after discussions with local interest groups, VIA made some changes in its scheduling and, of course, part of the rationale for those changes included not extending the campers' special service as it had been in the years before.

The CTC decision came down as a surprise to us and we made an application for revision, as I think we had to do, under legislation, and then the CTC actually revised the decision for the fall part, for the weekends that had been added in the fall.

[Translation]

M. Blaikie: Monsieur le président, je ne cesse de m'étonner et de rire lorsque j'entends les représentants de Via Rail parler de promouvoir les services de trains auprès des voyageurs et dire que les services de trains aux passagers sont la raison d'être de Via Rail.

J'ai vécu l'expérience cet été du service de train de passagers entre Winnipeg et Farlane. Via Rail avait reçu l'ordre de fournir, en plus de son service normal d'été entre Winnipeg et Farlane, ces services pendant 6 fins de semaines supplémentaires pour compenser la perte de service à ces régions due au changement effectué sur la ligne Winnipeg-Capreol. Il s'agissait d'une décision de la CCT mais Via Rail a fait tout son possible pour faire annuler ces six fins de semaines supplémentaires.

Monsieur le président, ces trains fonctionnent à pleine capacité. Qui plus est, ce sont ces mêmes trains qui doivent transporter des passagers dans le wagon à bagages entre Winnipeg et Farlane. Fin de semaine sur fin de semaine, des passagers ont souffert de la chaleur, du froid, des retards; des passagers ont acheté en vain leurs billets et ont vu des trains passer devant eux sans s'arrêter. Cela ne les empêche toutefois pas de prendre le train parce qu'ils n'ont pas le choix. Il s'agit d'une guerre psychologique: à mon avis, VIA Rail a fait tout son possible pour décourager ces passagers de prendre le train, et est même allé jusqu'à faire annuler les deux dernières fins de semaine des six fins de semaine supplémentaires où il avait reçu l'ordre de la CCT de fournir des services. C'est tout à fait scandaleux.

J'aimerais savoir si VIA Rail a l'intention de recommencer l'année prochaine ce qu'il a fait sur ligne Winnipeg-Farlane. Est-ce que VIA Rail fera encore une fois des efforts pour se débarrasser de ce service ou accètera-t-il enfin de remplir son mandat? Nous avons ici le cas d'une clientèle fidèle et, dans bien des cas, complètement tributaire et VIA Rail fait néanmoins tout son possible pour se débarrasser de cette ligne. Quand est-ce que cela s'arrêtera? Est-ce que l'on pourrait s'attendre, entre autres choses, à ce que le nouveau président accorde toute l'attention que cette clientèle mérite?

M. Franche: Monsieur le président, j'aimerais commencer par demander à M. Fortin d'expliquer aux membres du comité les raisons de la décision de la CCT parce qu'il est un peu plus familier avec cette dernière que moi-même. Je pourrais ensuite mieux répondre à la question du député.

M. Fortin: La CCT a pris la décision, comme on l'a déjà mentionné, d'imposer un service élargi pour le printemps et l'automne de cette année. Avant que cette décision ne soit prise, et après avoir rencontré des groupes intéressés, VIA Rail avait apporté quelques changements d'horaire en partie motivés par la décision de ne pas offrir de service spécial aux campeurs comme par le passé.

La décision de la CCT nous a grandement étonnés et nous avons soumis une demande de révision conformément à la loi. La CCT est ensuite revenue sur sa décision pour ce qui concerne l'automne, et je veux parler des fins de semaine qui ont été rajoutées pendant la saison d'automne.

[Texte]

As far as next year is concerned, there are some consultations going on between local interest groups and our regional people to see if there could not be some adjustments made in the schedules of trains 7 and 8 in order to provide reasonable accommodation for the campers.

The Chairman: Mr. Blaikie.

Mr. Blaikie: Mr. Chairman, the first part about what happened . . . I mean, to attempt to describe what happened, as far as I am concerned, is virtually incomprehensible. But that is beside the point.

The second point. These adjustments and these consultations that are going on, I would like to know who VIA Rail is consulting with. Will they be consulting with the campers' association, the Winnipeg-Farlane Campers' Association, or will they be consulting with the tourist outfitters north of Capreol? That is why trains 7 and 8 were changed last year, so that these guys could get their clients up to Capreol and get them into their fly-in lodges or whatever on time on a Friday night. That affected the scheduling of trains 7 and 8 and, when the camper was not running, made it impossible for people to get to their camps on the weekend, and that is why the CTC ordered VIA Rail to provide those six additional weekends.

Now, if you are in the business of running trains for people who need them, why do you continually go out and besmirch your image as someone who is actually interested in train service by trying to cancel the very trains that people are using? Absolutely just morally and rationally the pathetic kind of activity that goes on on the part of VIA Rail.

• 1125

Anyway, Mr. Chairman, I have another question for the president of VIA Rail. I wonder whether or not the president is aware of the moves being made now by the CNR to consolidate their VIA repair work in Montreal, and if they are aware of it, whether or not they have requested that consolidation? What is the long term intention of VIA Rail with regard to passenger repair work?

The president has already confirmed what many of the people in my riding are worried about in the shopcraft unions, that VIA Rail has set up a facility in the old Canada Car Foundry shop in Montreal and they will be going ahead with making their own repairs to the LRCs there. The president, in responding to another member of Parliament, said this was temporary. He used the word "temporary". I wonder what he means by that.

I wonder what the long-term intention of VIA Rail is with regard to the rumour, and it seemed to be substantiated by things you have said, Mr. President, that you intend to set up your own repair facilities wherever you have to spot equipment along the system. If that is the case, does VIA Rail intend to honour the commitment of a former president, Mr. Roberts, to

[Traduction]

En ce qui concerne l'année prochaine, les groupes locaux intéressés et nos représentants régionaux sont en consultation pour voir s'il n'y aurait pas moyen de modifier l'horaire des trains 7 et 8 de manière à fournir des services raisonnables aux campeurs.

Le président: Monsieur Blaikie.

M. Blaikie: Monsieur le président, la première partie de la description des événements . . . je veux dire que, en ce qui me concerne, je trouve à peu près incompréhensible cette description des événements. Mais cela est sans grande importance.

Voici mon deuxième point. J'aimerais savoir qui au juste les représentants de VIA Rail consultent au sujet de ces modifications d'horaire. Est-ce que les représentants de VIA Rail consultent les associations de campeurs, la *Winnipeg-Farlane Campers' Association* ou consultent-ils les organisations de touristes au nord de Capreol? Je pense que c'est la raison pour laquelle l'horaire des trains 7 et 8 a été modifié l'année dernière, de manière à permettre aux clients de ces organisations de touristes de se rendre à Capreol et ensuite, aux centres de touristes qu'on ne peut atteindre que par avion à une heure raisonnable le vendredi soir. Cela a bouleversé l'horaire des trains 7 et 8 et lorsque le train spécial pour les campeurs a été annulé, les vacanciers ne pouvaient plus se rendre à leurs chalets les fins de semaine. C'est pourquoi la CCT a ordonné à VIA Rail de fournir ces services pendant ces six fins de semaine supplémentaires.

Mais si votre rôle est de fournir des services de train aux personnes qui en ont vraiment besoin, pourquoi est-ce que vous faites tout votre possible pour ternir votre réputation de société intéressée à fournir des services de train en annulant les trains qui répondent vraiment à un besoin? C'est le genre d'activité tout à fait amoral et irrationnelle dont VIA Rail se rend continuellement coupable.

Monsieur le président, je voudrais poser une autre question au président de VIA Rail. Le président est-il au courant des dispositions que le Canadien National prendrait pour fusionner son service de réparation avec celui de VIA à Montréal, et, le cas échéant, ce fusionnement a-t-il été demandé? Quelles sont les intentions à long terme de VIA Rail en ce qui concerne son service de réparation pour les trains de voyageurs?

Le président a déjà confirmé les craintes de beaucoup de mes électeurs syndiqués, à savoir que VIA Rail a déjà monté les installations nécessaires dans l'ancien atelier de *Canada Car Foundry*, à Montréal, pour y réparer les trains LRC. En réponse à une question d'un de mes collègues, le président a dit que c'était provisoire. Il a employé le mot «provisoire». Je me demande ce qu'il entend par là.

Quelles sont les intentions à long terme de VIA Rail en ce qui a trait à cette rumeur car elle semble fondée étant donné ce que vous avez dit, monsieur le président, à savoir que vous avez l'intention d'avoir vos propres installations de réparation dans les endroits où vous devez vérifier l'équipement. Si c'est le cas, est-ce que VIA Rail a l'intention de respecter l'engagement

[Text]

the railway workers, that there would be successor rights; that railway workers who were along the system, who have the qualifications to do that kind of repair work, would have first opportunity to have jobs in those new repair facilities, if indeed that is the plan of VIA Rail?

Mr. Franche: Mr. Chairman, I think the answer to both questions—the Transcona shops and the whole approach of maintenance facilities . . . to make my position a little bit more clear on that, is, when I referred to temporary LRC facilities in Montreal, first of all those are temporary in the sense that we are using an existing building which we have leased to do the inspections on the LRC in Montreal.

Now the question of who is going to do the maintenance, we are in negotiations at the moment with CN, in the hope that shortly it will be concluded that CN would do the maintenance for us under contract, and therefore it does not disrupt any of the aspects of who does the maintenance for VIA Rail at the moment. That will have to be based on a new approach to managing VIA's costs through a contract with CN. Those negotiations are progressing; they are not completed at the moment.

That is the approach for the Can-Car facilities in Montreal and hopefully as new facilities are required across the country for the LRC, we would do it also in the same way.

When you come to Transcona, in terms of repairs to VIA's equipment, there are three types of repairs really being done to the equipment. What we call running repairs, breakdown and so forth, that occur regularly, and they occur in those different areas across the country where CN or CP have maintenance facilities. Running repairs will continue to occur in those areas.

We also have what we call back-shopping which is done in major shops such as Transcona, Spadina, Pointe Saint-Charles and in Moncton. Those back-shopping repairs occur in those areas and will continue to do so. The only aspect that has occurred in the media lately, and I think has been part of the concern of people, has to do with the heavy cleaning of equipment in different parts of the country. The heavy cleaning on cars is done once a year and on meal cars it is done twice a year. The figures we obtained showed us that the heavy cleaning of a car in Transcona would cost \$31,000 and in Montreal would cost \$14,000. We do not know the reasons why, except that we know one costs more than twice the other one. Even if you include deadheading, you still do it at half the price.

Mr. Benjamin: That is CN figures; that is what CN charges you.

Mr. Franche: Yes, I think they are CN figures. It is one of the areas—when they started appearing in the press I tried to find out what was causing all this. Now we have also recognized that the volume of work with respect to heavy cleaning is

[Translation]

que l'ex-président, M. Roberts, avait pris à l'égard des cheminots, à savoir que les droits d'ancienneté seraient respectés. En effet, les cheminots itinérants, qui ont les compétences nécessaires pour effectuer ces réparations, auraient priorité et pourraient postuler un emploi dans ces nouveaux ateliers de réparation, si tant est que c'est là le projet de VIA Rail?

M. Franche: Monsieur le président, je vais vous donner des précisions sur les ateliers Transcona et sur les installations d'entretien en général. Quand j'ai parlé d'installations provisoires LRC à Montréal, je voulais dire que nous utilisions des bâtiments qui existaient déjà et que nous louons pour l'inspection des LRC à Montréal.

Quant à la question de savoir qui fera l'entretien, nous sommes en train de négocier en ce moment avec le CN, dans l'espoir qu'à brève échéance, le CN acceptera d'assurer l'entretien de nos trains, sous contrat, et cela n'a rien à voir avec la question de savoir qui est responsable de l'entretien pour VIA Rail pour l'instant. Cela fait partie de la nouvelle méthode de réduction des coûts pour VIA, au moyen d'un contrat de sous-traitance avec le CN. Les négociations vont bon train mais elles se poursuivent toujours.

Voilà pourquoi nous avons recours aux installations Can-Car, à Montréal, et il est à espérer qu'au fur et à mesure qu'il nous faudra d'autres installations à travers le pays pour le LRC, nous procéderons de la même façon.

Quant à Transcona, qui assure la réparation du matériel de VIA, il y a divers types de réparation en cause. Il y a ce qu'on appelle les réparations de routine, les pannes etc., qui se produisent régulièrement souvent dans des endroits où le CN ou le CP ont déjà des installations d'entretien. Nous continuerons de faire faire ces réparations de routine dans ces endroits.

Il y a également ce que nous appelons l'arriéré, qui sont ni plus ni moins des réparations qui sont effectuées dans des grands ateliers comme ceux de Transcona, Spadina, Pointe Saint-Charles et Moncton. C'est ainsi que nous procédons actuellement et nous continuerons de le faire. Dans les journaux, récemment, on a annoncé une chose qui inquiète peut-être certaines personnes, concernant le nettoyage à fond du matériel à divers endroits du pays. Le nettoyage à fond des wagons est fait une fois par an et pour les wagons-restaurants, deux fois. Les chiffres que nous avons réunis indiquent que le nettoyage à fond d'un wagon à Transcona coûte \$31,000 et à Montréal \$14,000. Je ne sais pas pourquoi mais nous sommes forcés de constater que cela coûte plus cher dans un cas que dans l'autre. Même si l'on inclut le retour à vide, cela nous revient quand même moitié moins cher.

• 1130

M. Benjamin: Ce sont des chiffres que vous a fournis le CN. C'est ce que le CN vous demande, n'est-ce pas?

M. Franche: Oui. Je pense que ce sont des chiffres fournis par le CN. C'est l'un des domaines . . . Quand ces chiffres ont commencé à paraître dans la presse, j'ai essayé de trouver quelle en était la source. Cependant, il faut admettre que le

[Texte]

not that heavy. Cars that are strictly dedicated to the west, there are, I am told, about 20 of them; that is all. So if you have meal cars in there it might go to about 25 cleanings a year. But on the other hand, I guess some of the other cars do move back and forth and sometimes some of them are heavy cleaned in Transcona and some of them in Montreal.

From our point of view, if we can save half the cost it becomes something we look at, and I think the amount of work that is involved in there, compared to the total amount of work that CN has in the region—we have to recognize it is the region with the biggest freight, as I understand it—in CN anyway—the heaviest freight concentrations right now are out west . . . is probably very minimal; but in terms of cost to VIA, if we can reduce those costs by 50%, it is something we look at.

There have been discussions. There has been no, I would say, strong pressure at this stage. We are just trying to resolve all our maintenance approach to it, and I want to assure you that if we can have a proper agreement with CN on maintenance facilities, we intend to have CN people maintain VIA's equipment under a new set of conditions.

The Vice-Chairman: Your last question, Mr. Blaikie.

Mr. Blaikie: So you are saying that you want to work out an agreement—not that you will, but that you want to work out an agreement . . . between CN and VIA so that CN workers will be doing not just the traditional passenger repair work but also the LRC work . . .

Mr. Franche: That is quite correct.

Mr. Blaikie: —and that would foresee them going into working at the facilities at the Canada Car facility you are presently setting up for LRC repair work.

Are you hiring anybody at this point to go into the Canada Car facility? And secondly, with regard to the question of the coach work at Transcona, what you seem to be telling me is completely at odds with the way I understand the situation. If the workload distribution between Transcona and Pointe Saint-Charles goes ahead, as it has been projected a number of times by senior management there to the general chairman of the shopcraft unions, then the distribution of work between Transcona and Pointe Saint-Charles will be some 5% in Transcona and 95% of that work being done in Pointe Saint-Charles. And you certainly will not have any back-shop work being done in Transcona with only 5%; you would be lucky if you have about 18, 20 people left. In fact, what I have been told is that there will not even be enough people there to do heavy cleaning of cars.

So your report to us here today, that you intend to continue to do the back-shop and the major overhaul work in Transcona, is completely at odds with what I understand the CN to be going ahead with at this particular point in time. So I would suggest that you get hold of Mr. LeClair, who seems unable to answer this question . . . in fact, who in letters to me seems unable to even mention the words "coach", "VIA", "passenger", because he is too busy trying to dodge the issue—and

[Traduction]

volume de travail en matière de nettoyage à fond n'est pas énorme. Ces wagons servent uniquement à desservir l'Ouest et on me dit qu'il y en a environ 20. C'est tout. Si l'on y ajoute les wagons-restaurants, cela fait à tout casser 25 wagons par an. Néanmoins, certains des autres wagons se déplacent et parfois il y en a qu'on nettoie à fond à Transcona et d'autres à Montréal.

Pour nous, cela représente une économie de 50 p. 100 et ce n'est pas négligeable. Si on compare cela au travail que doit effectuer le CN dans la région, et il faut reconnaître qu'il s'agit d'une région où il y a un trafic de fret intense, pour le CN en tout cas, car le fret se concentre actuellement surtout dans l'Ouest, cela représente une somme de travail infime. Pour ce qui est des coûts pour VIA, que l'on pourrait réduire de 50 p. 100, ce n'est pas négligeable.

Il y a eu des discussions là-dessus. Pour l'instant, on ne peut pas dire que les pressions soient très fortes. Nous essayons de résoudre tout notre problème d'entretien et si nous pouvons conclure un accord satisfaisant avec le CN pour ce qui est des installations d'entretien, nous allons certainement avoir recours au CN pour l'entretien du matériel de VIA sous de nouvelles conditions.

Le vice-président: Monsieur Blaikie, ce sera votre dernière question.

M. Blaikie: Vous dites que vous voulez conclure une entente, et vous ne dites pas que vous le ferez mais que vous avez l'intention de le faire, avec le CN pour que les travailleurs du CN assurent l'entretien non plus seulement des wagons de voyageurs ordinaires mais également des LRC . . .

M. Franche: C'est cela.

M. Blaikie: . . . et c'est ainsi que cela se fera aux installations de Canada Car que vous êtes en train de monter, pour le LRC, actuellement.

Embauchez-vous des gens pour travailler aux installations de Canada Car? D'autre part, pour ce qui est du travail que l'on effectue actuellement à Transcona, il semble que ce soit tout à fait contraire à ce que je crois comprendre de la situation. Si la répartition de la charge de travail entre Transcona et Pointe Saint-Charles est faite suivant les plans que les cadres ont exposés à plusieurs reprises au président général des syndicats, Transcona se retrouverait avec 5 p. 100 de la charge de travail alors que Pointe Saint-Charles en aurait 95 p. 100. Il n'y aura donc pas d'entretien intensif à Transcona, étant donné les maigres 5 p. 100 qui lui reviendraient. Cela signifierait qu'il ne faudrait plus que 18 ou 20 personnes là-bas. En fait, il n'y aurait même plus assez de personnel pour faire le nettoyage à fond des wagons.

Aujourd'hui, vous dites que vous avez l'intention de continuer à faire les révisions majeures à Transcona et c'est tout à fait contraire aux intentions du CN pour l'instant. Je vous exhorte donc à consulter M. LeClair qui semble incapable de répondre à cette question . . . En fait, dans les lettres qu'il m'a envoyées à ce propos, il n'utilise même pas les mots «wagon couvert», «VIA», «voyageur». Il essaie d'éluider la question. Je vous exhorte donc à essayer de voir de quoi il

[Text]

find out just what the heck is going on here, because what you are telling me is completely at odds with what the unions are being told by the management at Transcona shops.

Mr. Franche: Mr. Chairman, I think the hon. member has made a reference of 5% and 95%, and frankly there is no way I can corroborate or support those types of figures. I want to make clear that we are not telling CN: You back-shop there, or you back-shop there. We need back-shopping, and I guess they relate it to where the facilities are available at that time. I cannot answer it; I can only say that it is only on the heavy cleaning, which is a very small part of our workload; that over the years that we have said that if you can do it at half the price in one place over the other place, that is obviously one way of trying at least to get some of our costs under control.

• 1135

Mr. Blaikie: Why is it cheaper in Montreal?

Mr. Franche: I do not know. That I cannot tell you.

Mr. Blaikie: These are CN figures.

Mr. Franche: Yes, these are CN figures.

Mr. Blaikie: So CN is telling you it is cheaper to do it here than to do it there—in fact, it is almost half the cost, if I remember the figures. They can cook their own books to do what they like, I guess.

Mr. Franche: One more question, I think, to clarify the hon. member's comment, is that we are not hiring anybody for Can-Car because we are negotiating, and negotiations are progressing well, with CN on the issue of supplying the labour to run the Can-Car facilities.

Mr. Blaikie: Thank you, Mr. Franche.

The Chairman: Thank you, Mr. Blaikie. Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Thank you, Mr. Chairman. I wanted to join with others in welcoming Mr. Franche to his new responsibilities and just comment that it seems somewhat indecent not to be screaming at him about harbours.

I wanted to shift slightly; I hope I am not interrupting a train of thought, because it seems to have been very useful the last hour or so. To shift slightly, I have taken the liberty, Mr. Chairman, of giving Mr. Franche—I have four questions . . . a copy of the questions. If there are any additional details that he would like to submit, it will be quite acceptable to me if he does so, through you, sir, at a later date.

Mr. Chairman, Mr. President, your predecessor used to put considerable emphasis on intermodal co-ordination or co-operation. Just where this co-operation ended and intermodal competition began was somewhat vague. I wonder if we could have a brief comment from you with respect to this.

Mr. Franche: Mr. Chairman, thank you for your kind comments. First of all, on intermodalism, I am highly supportive of anything that will allow the bus industry and the rail industry to work together to have better facilities to better serve the Canadian public. We have—referring to some of the things that have occurred in VIA in the last few months, for

[Translation]

retourne car ce que vous me dites est tout à fait contraire à ce que les cadres transmettent aux responsables syndicaux à Transcona.

M. Franche: Monsieur le président, vous avez parlé d'une répartition, 5 p. 100, 95 p. 100. Je ne puis absolument pas vous confirmer cela. Nous ne disons certainement pas au CN de faire les gros travaux, ici ou là. Nous devons compter sur des installations pour les gros travaux, et c'est cela qui nous guide dans notre choix, à un moment donné. Je ne puis pas vous répondre. Je vous ai parlé du nettoyage à fond qui ne constitue qu'une petite partie de la charge de travail. Depuis des années, nous prétendons que si nous pouvons économiser 50 p. 100 à un endroit, c'est une façon évidente de réduire nos coûts.

M. Blaikie: Pourquoi est-ce moins cher à Montréal?

M. Franche: Je ne sais pas. Je ne peux pas vous le dire.

M. Blaikie: Ce sont des chiffres fournis par le CN, n'est-ce pas?

M. Franche: En effet.

M. Blaikie: Le CN vous dit donc que cela revient meilleur marché ici plutôt que là, 50 p. 100 meilleur marché, si je me souviens bien. Il se peut que ces chiffres soient trafiqués pour vous faire faire ce qu'on veut.

M. Franche: Une dernière question, pour apporter des précisions à la remarque du député. Nous n'embauchons pas pour Can-Car parce que les négociations se poursuivent, et elles vont bon train, avec le CN sur la question de la main-d'oeuvre qui sera employée aux installations de Can-Car.

M. Blaikie: Merci, monsieur Franche.

Le président: Merci, monsieur Blaikie. Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Merci, monsieur le président. Je me fais l'écho de mes collègues pour souhaiter la bienvenue à M. Franche dans ses nouvelles fonctions. Je trouve cela étrange de ne plus pouvoir le vétupérer au sujet des ports.

Je voulais faire diversion. J'espère ne pas interrompre une ligne de pensée qui s'est révélée très fructueuse depuis 2 heures. Monsieur le président, je me suis permis de préparer, par écrit, 4 questions que je voudrais poser à M. Franche. Je vais lui en donner un exemplaire. S'il veut déborder un peu le cadre du sujet, qu'il se sente tout à fait libre de le faire, plus tard, s'il le souhaite.

Monsieur le président, votre prédécesseur avait l'habitude de mettre l'accent sur la collaboration et la coordination intermodales. Je ne sais pas où se trouvait la limite entre la collaboration et la concurrence intermodales. Avez-vous des précisions à nous donner là-dessus.

M. Franche: Monsieur le président, merci. Tout d'abord, pour ce qui est de la coordination intermodale, je l'appuie de tout mon cœur car elle permettra à l'industrie des autocars et à celle des chemins de fer de travailler la main dans la main pour offrir un meilleur service au public canadien. À VIA, au cours des derniers mois, nous avons mis au point un protocole

[Texte]

example—reached a *protocole d'entente* sort of approach, a memorandum of agreement, if you want, with the City of Trois-Rivières, Voyageur and VIA to look at the redevelopment of the old CP station in Trois-Rivières. A difficulty we face at the moment is acquiring the station from CP to do this. We are working, also, on returning trains to *la Gare du Palais* in Quebec City where Voyageur, hopefully, would also come. There has been extensive work in the past in Regina and hopefully we will be able to conclude that in 1983. So anything that VIA can do to promote intermodalism in a logical way for Canadian people we are trying to do at the moment. My support is behind that and there has been a first crack at it, really, in Trois-Rivières and, hopefully, we have two other cities we can do it in.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, that sounds very well, but what is the view with respect to the charges and counter-charges about subsidized rail passenger service jeopardizing the economics of cross-subsidized intercity bus networks? Specifically, if I recall correctly, we raised the concern in a report by a Progressive Conservative task force on rail passenger service last year. I will just briefly quote from that:

If service in the Quebec City-Windsor corridor is expanded by VIA, the net effect may well be to drive existing bus companies out of business or to place them in such an economic position that they will require government subsidies to continue operation.

What I am really getting at is: what is VIA's general strategy? Is it to operate along the corridor and depend on the buses to bring people into the cities to catch the train? Is it to have the buses pick up what VIA cannot be bothered to serve, especially some of the smaller communities in western and maritime Canada? You cannot, Mr. Chairman, develop rail policy in a vacuum, divorced from other modes of transportation. You must take into consideration the harmful consequences some of the ad hoc policies are having, particularly with respect to development of tourism, energy consumption, safety and so on. So again I ask: what is the general strategy?

• 1140

We have, Mr. Chairman, in this committee in our seventh report last December recommended, among other things, consideration of the creation of an advisory board on surface transportation comprised of representatives of government, VIA, the bus industry and other affected groups. Perhaps in the description of a strategy with respect to VIA, the president might indicate to us whether or not this is a useful idea, whether in his tenure he has discarded it. If he has not, if he is considering it, does he not see a useful role it might play?

Mr. Franche: Mr. Chairman, first of all, VIA obviously has a role to play in certain routes where the distances are long enough that sometimes the bus industry is not as competitive as the rail. In those routes generally the air industry also becomes competitive to a point. On other routes the bus industry and the rail industry can serve the public well, and the public has a choice. But what has to be remembered is that in

[Traduction]

d'entente avec la ville de Trois-Rivières et la compagnie Voyageur pour ressusciter l'ancienne gare du CP à Trois-Rivières. Nous avons du mal en ce moment à acheter cette gare de la société CP. Nous envisageons également de rétablir le service ferroviaire à la Gare du Palais à Québec où la compagnie Voyageur viendrait s'installer, nous l'espérons. À Régina, dans le passé, on a beaucoup travaillé et nous espérons pouvoir obtenir des résultats en 1983. Si VIA peut faire quoique ce soit pour promouvoir le transport intermodal, de façon logique, nous le faisons. Cette idée a mon appui le plus entier et nous avons marqué une première victoire à Trois-Rivières. Nous espérons pouvoir en faire autant dans les deux autres villes dont je vous ai parlé.

M. Forrestall: Monsieur le président, tout cela me semble très bien mais étant donné que le service ferroviaire de Voyageur est subventionné, n'y a-t-il pas danger de compromettre les réseaux d'autocars entre les villes? L'an dernier, si je me souviens bien, le rapport d'un groupe de travail conservateur sur le service ferroviaire Voyageur faisait état de cette inquiétude. Je vais vous en citer un extrait:

Si le service entre Québec et Windsor est élargi par VIA, les compagnies d'autocars actuelles seront évincées et il faudra que le gouvernement les subventionne pour qu'elles continuent de tourner.

Voici ce que je veux savoir: quelle est la stratégie générale de VIA? Est-ce de fonctionner le long du corridor et de dépendre des autocars pour acheminer les voyageurs vers les villes où ceux-ci pourront prendre le train? VIA veut-elle se décharger sur les autocars de certains services, particulièrement dans certaines petites collectivités de l'Ouest du Canada et des Maritimes? Il est impossible d'élaborer une politique ferroviaire dans le vide, sans avoir égard aux autres moyens de transport. Il faut tenir compte des conséquences néfastes de certaines politiques adoptées à la dernière minute particulièrement en ce qui concerne le développement du tourisme, la consommation énergétique, la sécurité etc. Donc ma question reste la même, quelle est la stratégie générale de VIA?

Dans son septième rapport de décembre dernier, le comité recommandait entre autres que l'on étudie la possibilité de créer un conseil consultatif sur les transports de surface, comité regroupant des représentants du gouvernement, de VIA, de l'industrie des autocars et d'autres groupes concernés. Le président pourrait sans doute nous dire s'il estime qu'il s'agit là d'une idée utile ou s'il l'a déjà rejetée. Sinon, s'il en étudie la possibilité, n'estime-t-il pas qu'il s'agirait là de quelque chose d'utile.

M. Franche: Monsieur le président, tout d'abord, VIA a certainement un rôle à jouer dans le transport sur les longues distances où le transport par autocars ne peut faire concurrence au train. C'est précisément sur ces longs trajets que le transport aérien fait également concurrence au transport ferroviaire. Sur d'autres trajets, le car et le chemin de fer se font concurrence et le public choisit. Cependant, il faut tenir

[Text]

this country over 85% of people who travel travel by the passenger car anyway, and instead of, I think, trying to go into competition with each other we have to look at where the market is. It is in the passenger field.

Mr. Forrestall: What is your strategy with respect to that business?

Mr. Franche: Our approach is going to be to get the automobile passenger to take the train, to compare the economics. VIA is looking right now at its whole marketing strategy internally, but it has not defined it in the last few months. That will be ready, I think, by spring, as to how we will market VIA and what passengers we want to get. But we are certainly looking at the automobile as the main one.

Mr. Forrestall: The main one, but not the only one.

Mr. Franche: I guess there is no such clear, cut and dried statement as that is the only one.

Mr. Forrestall: Then let me put it very specifically in my fourth general question.

Mr. Franche: Yes.

Mr. Forrestall: How much will you spend on advertising this year? What will be the basic, fundamental purpose of your advertising program of your campaign? Will it be to attract from the car, from air or from the buses, or from all three? In other words, where will the emphasis be with respect to your advertising campaign? Are you looking at the holidayer, the tourist? Are you looking at the businessman? What weight, perhaps, are you putting on each of these other modes in your advertising campaign in 1983 that might give us some indication of what your thinking is? Do you see increased numbers that you can capture from the buses?

Mr. Franche: The hon. member's question is obviously highly pertinent. I have been asking the same question myself since I joined up, and it is as follows: that VIA's marketing approach has to be questioned, and that affects the advertising budget and the way we redirect the money.

• 1145

I believe, if I recall, that VIA's budget for advertising is in the order of \$5 million, something like that, and I have to say I am now quoting from memory that part of the detail. But what we want to look at is our marketing on a route-by-route basis or region-by-region basis and say what is the market, what customers we are trying to attain; and a good part of that will probably be, and I say only probably because those are the questions I am asking right now, what they call the visiting friends and relatives type of group or the pleasure type of traveller.

The businessman, more and more, now has his options rather clear between air, bus, or the railway. Now, there may be certain routes where it is still the businessman we will be going after. That is why I am stressing the regional approach to marketing versus the national approach; that because the

[Translation]

compte du fait que 85 p. 100 des voyages se font au Canada en voiture. Il faut donc tenir compte du marché.

M. Forrestall: Et que pensez-vous faire en ce domaine?

M. Franche: Nous allons essayer de persuader les automobilistes de prendre le train et de comparer les prix. VIA étudie à l'heure actuelle sa stratégie en matière de commercialisation, mais il n'a pas encore défini celle-ci au cours des quelques derniers mois. Je crois que nous pourrions nous prononcer sur la question au printemps. Nous voulons faire la réclame de VIA auprès de certains voyageurs. Nous étudions donc la façon de nous y prendre pour faire concurrence à l'automobile.

M. Forrestall: C'est le concurrent principal mais pas le seul.

M. Franche: Les choses ne sont pas en noir et blanc.

M. Forrestall: J'aimerais raffiner ma question qui est ma quatrième question d'ordre général.

M. Franche: Bien.

M. Forrestall: Combien dépenserez-vous en publicité cette année et quel sera le but de votre campagne de publicité? Essayerez-vous d'attirer la clientèle qui voyage généralement en voiture, en avion ou en autocar ou bien essaieriez-vous d'attirer ces trois clientèles à la fois? Votre publicité s'adressera-t-elle aux vacanciers, aux touristes, aux hommes d'affaires? Donnez-nous des indications du sens dans lequel votre publicité s'engagera en 1983? Est-ce que vous estimez pouvoir vous approprier la clientèle des autocars?

M. Franche: La question du député est évidemment très pertinente. Je me suis posé la même question moi-même depuis mon entrée en question. Je me suis dit qu'il fallait remettre en fonction notre méthode de commercialisation. Cela a évidemment une influence sur le budget publicitaire et sur la façon dont nous réaffectons les fonds.

Si je me souviens bien, je pense que le budget de VIA qui est affecté à la publicité est de l'ordre de 5 millions de dollars, mais je vous donne ce chiffre de mémoire. Mais nous voulons examiner notre stratégie de commercialisation pour chaque trajet ou pour chaque région pour déterminer quelle est notre clientèle cible. Nous sommes toujours en train de nous poser ces questions, mais je pense que l'on va probablement viser le groupe de voyageurs qui rendent visite à des amis ou à des parents.

De plus en plus, l'homme d'affaires a un choix très net entre l'avion, l'autocar ou le train. Il se peut qu'on vise l'homme d'affaires dans le cas de certains trajets. C'est la raison pour laquelle j'insiste sur une orientation régionale plutôt que nationale pour la commercialisation. Puisque le pays est si immense et que les régions sont si différentes les unes des

[Texte]

country is so big, the regions are so different, we would be rather ineffective.

One thing, with the indulgence of the members of this committee, is I guess we would not be too, too keen in overly advertising our marketing strategy when those at either Air Canada or the bus companies will not tell us their marketing strategy. We do develop that and try to address markets at certain time periods of the year for different situations. That should be clear, I hope, in our own minds sometime in March or April as to how we will address the new advertising campaign.

Mr. Forrestall: Well then, just finally we can assume. The question is posed not rhetorically at all, because of the millions of people who use buses and the very difficult economic position that the bus companies find themselves in, and the loss of that mode of transportation to rural Canada, or small-community Canada, would be disastrous. It seems to me that there is a national responsibility, a moral obligation, in the stress in your advertising campaign not to go after the type of market that in effect would put small, local, regional bus operations out of business; that we do have nationally a responsibility to these literally millions of people who use buses regularly because it is their only form of public transportation. I would hope that in your overseeing of the development of your advertising campaign you will keep very closely in mind the need for the survival of this other mode, and so far to the best of my knowledge, Mr. Chairman, a mode that has survived without subsidy. So I wish, when you finally have settled on your strategy, and as you are about to launch your campaign, that you would remember to advise the members of this committee as to what your strategy is going to be.

Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Forrestall. Do you wish to comment, Mr. Franche?

Mr. Franche: Just one point. I do not think I answered one of the questions as to whether I would welcome an advisory committee, and my answer to that is: yes, anything that leads to co-operation as long as all parties co-operate together equally.

Mr. Forrestall: Have you done anything to pursue that as an initiative from your point of view?

Mr. Franche: No, not in the last few days.

Mr. Forrestall: Would you undertake to do that in the next 60 days?

Mr. Franche: It is quite possible that with Transport we may ask them to do that. I would certainly be prepared to do it; yes.

The Chairman: Thank you. Mr. Deniger.

M. Deniger: Merci, monsieur le président.

Monsieur Franche, je voudrais me joindre à mes collègues afin de vous souhaiter du succès, de la chance et vous transmettre mes félicitations pour le poste qui vous a été confié. Il est certain, comme M. Benjamin l'a dit, que ce n'est pas une

[Traduction]

autres, nous estimons qu'une orientation nationale serait très peu efficace.

J'espère que les membres du comité comprendront qu'on ne tient pas particulièrement à parler de notre stratégie de commercialisation, étant donné que les responsables d'Air Canada et des sociétés d'autocars ne nous divulgueront pas leur stratégie de commercialisation. Il est vrai que nous visons certaines clientèles à certains moments de l'année pour des raisons différentes. J'espère que nous aurons nous-mêmes une meilleure idée de notre nouvelle campagne de publicité au mois de mars ou d'avril.

M. Forrestall: Il ne s'agit pas du tout d'une question rhétorique. Il y a des millions de gens qui voyagent en autocar, et les sociétés d'autocars se trouvent dans une situation économique très difficile. Si les régions rurales ou les villages du Canada devaient perdre ce mode de transport, ce serait désastreux. À mon avis, vous avez une responsabilité nationale et une obligation morale de ne pas chercher à attirer dans votre campagne de publicité les clients des petites sociétés locales d'autocars. Nous avons une responsabilité nationale envers les millions de gens qui voyagent régulièrement en autocars puisque c'est le seul mode de transport public dont ils disposent. J'espère que lorsque vous travaillez à l'élaboration de votre campagne de publicité, vous allez tenir bien compte de la nécessité de la survie de cet autre mode de transport. Que je sache, monsieur le président, les sociétés d'autocars ont réussi à survivre jusqu'ici sans subvention. J'espère que vous n'oublierez pas d'informer les membres du comité de votre stratégie juste avant de lancer votre campagne.

Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Forrestall. Voulez-vous faire un commentaire, monsieur Franche?

M. Franche: Je ne pense pas avoir répondu à la question concernant un comité consultatif. Je suis disposé à accepter tout ce qui encourage la collaboration, pourvu que tous les intéressés travaillent ensemble de façon équitable.

M. Forrestall: Avez-vous pris des mesures dans ce sens vous-même?

M. Franche: Non, pas depuis les quelques jours que je suis en poste.

M. Forrestall: Êtes-vous prêt à vous engager à le faire dans les 60 jours qui viennent?

M. Franche: Il est tout à fait possible qu'on demande au ministère des Transports de le faire. Mais je suis certainement disposé à le faire.

Le président: Merci. Monsieur Deniger.

Mr. Deniger: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Franche, I would like to join my colleagues in congratulating you and wishing you every success and good luck in your new position. As Mr. Benjamin said, yours is certainly not an easy job, but I would like to tell you that you can count

[Text]

situation facile que vous détenez, mais je tiens à vous dire que vous aurez certainement mon appui si vous réussissez dans le mandat qui est confié à VIA Rail. Ce mandat est précisément le sujet de mon entretien avec vous ce matin.

• 1150

En 1977, lorsque VIA Rail a été créé, il y avait deux buts: le premier était de mettre en place des services de voyageurs améliorés et attrayants, et le deuxième était de réduire le fardeau financier du gouvernement. Pour ce qui est du premier but, monsieur Franche, il ne fait aucun doute qu'avec la venue des L.R.C. et l'amélioration des wagons que vous avez rafistolés et nettoyés, le service s'est nettement amélioré; pour ma part, je crois que le service est nettement plus attrayant. D'ailleurs, les chiffres de passagers entre Montréal, Ottawa, Toronto, Windsor et Québec le prouvent. Mais pour ce qui est du fardeau financier du gouvernement, j'ai des problèmes. Lorsque le ministre est venu nous voir l'année dernière pour nous demander 500 millions de dollars pour VIA Rail, il était entendu que vous alliez acquérir de nouveaux wagons, et c'était un gros maximum. Vous arrivez aujourd'hui avec \$133,500,000 de budget supplémentaire, ce qui veut dire que le subside qu'on vous donne pour cette année seulement est de l'ordre de 639.5 millions de dollars.

Une chose me renverse, surtout quand j'entends les députés de l'Opposition officielle. La semaine passée, j'ai assisté au Comité des Finances, du Commerce et des Questions économiques, et on mettait en doute le bien-fondé d'un octroi de 200 millions de dollars par année pour Canadair et de Havilland. On disait quasiment qu'il fallait mettre la clé dans la porte, et là, évidemment, ce n'est pas du tout ce que l'on dit aujourd'hui.

Quant à votre responsabilité de réduire le fardeau financier du gouvernement, pensez-vous que c'est possible? Pensez-vous que ce mandat-là est réalisable? Et si oui, comment allez-vous vous y prendre?

M. Franche: Monsieur le président, encore une fois, je remercie M. Deniger de ses commentaires à mon égard.

Je vais répondre à la question en deux temps. Je voudrais commenter l'aspect du service amélioré et attrayant auquel il fait allusion. Il est vrai qu'avec les services L.R.C., cette nouvelle génération de trains, nous pourrions, je crois, donner un meilleur service. Nous éprouvons des difficultés, comme je l'ai mentionné ce matin; c'est un train qu'on perfectionne encore; il va falloir le régler et c'est ce que nous sommes en train de faire.

Il faut toutefois que les membres du Comité sachent bien qu'en 1977, lorsque VIA Rail a obtenu tous les wagons du C.N. et du C.P., certains de ces wagons, que nous avons vendus, dataient de 1912 ou 1929; c'était incroyable. Nous en avions de toutes les années jusqu'à environ 1954. Depuis 1954, sauf pour le L.R.C., il n'y a pas eu de nouvel équipement, exception faite d'un petit groupe qu'on appelle du *Tempo equipment* qui est en service dans le moment dans le sud de l'Ontario et vers Chicago. Donc, cet équipement-là, qui était très vieux, a nécessité énormément de réparations, pas juste du *heavy cleaning*, comme je disais tout à l'heure, mais ce qu'on appelle

[Translation]

on my support if you are successful in fulfilling Via Rail's mandate. This mandate is the subject I would like to discuss with you this morning.

When VIA was created in 1977, it had two objectives: the first was to provide improved, attractive passenger services, and the second was to reduce the government's financial burden. As far as the first objective goes, Mr. Franche, there is no doubt that with the introduction of the LRCs and the repairs and cleaning of the old cars, the service has been improved considerably. Personally, I think that the train service is much more attractive. Furthermore, the ridership figures between Montreal, Ottawa, Toronto, Windsor, and Quebec City prove this. However, I have some problems with respect to the government's financial burden in this enterprise. When the minister appeared before us last year to request \$500 million for VIA, the idea was that you were going to be purchasing new cars and that this amount was an absolute maximum. Now you are here today requesting \$133,500,000 under the Supplementary Estimates, which means that the subsidy we are giving you for this year alone is some \$639.5 million.

I find the comments of the members of the Official Opposition rather surprising. Last week I attended some meetings of the Standing Committee on Finance, Trade and Economic Affairs, and they were questioning a \$200 million annual grant for Canadair and de Havilland. They were more or less saying that those companies should be closed down, but of course that is not at all what we are hearing today.

As to your responsibility to reduce the government's financial burden, do you think it can be done? Do you think it is possible to achieve this part of your mandate? If so, how are you going to go about it?

Mr. Franche: Once again, Mr. Chairman, I would like to thank Mr. Deniger for his kind remarks.

I would like to reply to his question in two parts. I would like to make a comment on the improved, attractive service to which he referred. I believe it is true that with the LRC, this new generation of trains, we can provide better service. As I mentioned this morning, there are some problems; we are still working the bugs out of the train. This is something that must be done and we are in the process of doing it at the moment.

However, the members of the Committee must realize that when VIA obtained all the cars from CN and CP in 1977, some of the cars dated back to 1912 or 1929. We did sell these cars, but the situation was quite incredible. We had models from every year up to about 1954. With the exception of the LRC, there has not been any new equipment since 1954, with the exception of a small group known as "tempo equipment", which is currently being used in Southern Ontario and on routes into Chicago. This old equipment required a great deal of repair work, and not just the heavy cleaning I was talking about a few moments ago but also "back shopping". This

[Texte]

en bon français du *back-shopping*, c'est-à-dire démolir le wagon, le rebâtir complètement, mettre de nouveaux sièges et refaire tout l'intérieur et tous les fils, etc. C'est extrêmement cher. C'était la seule façon d'avoir des wagons qui pouvaient correspondre un peu mieux au service qu'on essaie d'établir. Et même là, on a de l'équipement qui fait défaut. C'est quand même une vieille technologie. C'est une des raisons pour lesquelles nous avons des coûts très élevés, pour les compagnies de chemin de fer, au point de vue de l'entretien. *Running repairs*, *back-shopping*, tout cela est extrêmement dispendieux.

Je suis d'accord, qu'on doit fournir 600 et quelques millions de dollars à VIA Rail., c'est très dispendieux. Evidemment, ma politique sera de trouver des façons de réduire ces coûts. J'ai expliqué tout à l'heure qu'on était en train de négocier avec le C.N. en ce qui concerne l'entretien, et on espère que les nouvelles conditions qu'on va négocier vont réduire nos coûts. On va avoir un meilleur contrôle et une meilleure information sur la nature de ces coûts-là.

• 1155

Nous discutons avec le C.N. et le C.P. pour trouver une façon de contrôler les coûts d'opération. Cela se continue dans le moment. Monsieur le président, vous comprendrez que nous vivons une période assez critique dans nos négociations. J'ai toujours bon espoir que nous en arriverons d'ici Noël à une solution.

J'aimerais aussi éclairer le Comité encore une fois sur les trois services. Du fait que les trois services soient des services éloignés, ou en anglais *remote services*, soit les services du Transcontinental et les services Intercité, à mon avis, il y a un seul service qui ait la possibilité de devenir financièrement rentable, et c'est l'Intercité. Dans les deux autres cas, et c'est un secret de polichinelle, dans les services éloignés, il est à toutes fins pratiques absolument impossible d'atteindre la rentabilité financière, et j'essaierai d'obtenir un contrat avec le gouvernement canadien pour fournir ces services-là en recevant un subside pour le service. Dans le cas du Transcontinental, à ce jour, je ne crois pas qu'on puisse penser à la rentabilité financière. On peut peut-être réduire l'ampleur du déficit, mais c'est tout. Pour ce qui est de l'Intercité, je crois que ce sera assez long. Je ne veux pas que les membres du Comité se fassent d'illusions: cela prendra un certain temps, plusieurs années pour probablement atteindre la rentabilité financière. La philosophie qui consiste à gérer efficacement l'Intercité permettra à VIA Rail de s'assurer que l'on puisse gérer les services éloignés et le Transcontinental avec efficacité aussi. Ce sera la meilleure assurance: on va le faire au meilleur coût possible. A mon avis, c'est la seule façon d'en sortir, monsieur le président. Mais j'aimerais que les gens sachent bien qu'il va falloir séparer clairement en trois services la nature du déficit.

M. Deniger: Monsieur le président, je pense que vous avez une excellente idée, parce qu'en divisant cela en trois, vous identifiez exactement vos sources de revenus et vos sources de pertes. Et si c'est le but du gouvernement de vous imposer de continuer à desservir un trajet clairement non rentable et très

[Traduction]

involves taking the car apart, rebuilding it completely, putting in new seats, redoing the whole interior, all the fabric work, and so on. It is an extremely expensive operation. That was the only way we could get cars that would be a little more in keeping with the type of service we wanted to set up. And even at that, our equipment is not quite up to the mark. It is after all an old technology. This is one of the reasons why our maintenance costs are very high, as far as railway companies are concerned. Running repairs, back shopping and so on, is all very expensive.

I accept that VIA must be given over \$600 million, because these operations are very expensive. Obviously, it will be my policy to find ways of reducing these costs. As I explained earlier, we are in the process of negotiating with CN regarding maintenance, and we hope that the new conditions we negotiate will reduce our costs. We will have better information about the nature of these costs and more control over them.

We are negotiating with CN and CP to find a way of controlling operating costs. The process is still going on at this time. You will appreciate, Mr. Chairman, that we are at a rather critical point in our negotiations. I am still quite hopeful that we will find a solution between now and Christmas.

I would also like to provide the Committee with more information about the three services VIA offers. Of these three services: remote services, transcontinental services and inter-city services, in my opinion only one of them can become financially viable, and that is the inter-city service. It is no secret that it is virtually impossible to achieve financial viability in remote services, and I will try to obtain a contract with the Canadian government for a subsidy for these services. As the situation stands at the moment, I do not think financial viability is a possibility for transcontinental services. One might be able to reduce the size of the deficit, but that is all. As far as inter-city services go, I think it will take quite a long time before they become financially viable. I do not want the members of the Committee to be under any illusions: it will take a while, several years, and we will probably achieve financial viability. The philosophy of effective management for inter-city services will enable VIA to manage the remote services and the transcontinental service efficiently as well. The best guarantee we can offer is that we will provide these services at the best possible price. This is the only way of getting out of the situation, in my opinion, Mr. Chairman. But I want to make it very clear that the deficit must be broken down clearly according to the three services.

Mr. Deniger: I think that is an excellent idea, Mr. Chairman, because by breaking the deficit down into three parts, you are identifying exactly your sources of revenue and losses. If the government forces you to continue to serve a route which is clearly not profitable and used very little, we cannot criticize

[Text]

peu achalandé, on ne peut pas vous critiquer d'avoir un déficit. On vous impose un trajet pour lequel vous n'avez à peu près aucune source de financement possible; vous ne pouvez même pas défrayer vos coûts d'opération.

Monsieur Franche, j'aimerais savoir combien d'employés vous avez présentement, et j'aimerais que vous me donniez les chiffres pour chacune des trois divisions suivantes: ceux qui travaillent dans les trains, ceux qui travaillent dans les gares, et enfin ceux qui sont non-syndiqués, qui sont cadres ou qui travaillent aux divers sièges sociaux.

Mr. Franche: Oui, je pense que j'ai ces chiffres, monsieur le président. On va vérifier, ce ne sera pas long.

Mr. Deniger : Pendant que vous cherchez, vous pourriez peut-être penser aussi à vos projections pour l'avenir pour ces diverses catégories-là.

Mr. Franche: Très bien, je pense que j'ai ici ce qu'il faut, monsieur le président.

La force ouvrière, à la fin de septembre 1982, était constituée de 4,184 employés.

• 1200

Et à ce sujet, on en comptait 130 en *senior management and executive*, 651 dans le groupe des cadres intermédiaires, 279 non-syndiqués, 1471 syndiqués qui n'ont pas accès à bord des trains, 1,637 syndiqués qui y ont accès et enfin, 16 qui sont en probation.

Mr. Deniger: Lorsque je regarde vos chiffres, monsieur Franche, j'ai de la difficulté à comprendre. Il y a un an, vous aviez environ 4,000 employés, dont 1,550 sur les trains, 1,570 dans les gares et 900 non-syndiqués, dont ce nombre de 670 dans le groupe des cadres. Vous avez pourtant réduit votre service, ce qui, à mon sens, devrait donc signifier une baisse du nombre d'employés; cependant, vous dites qu'il y a plus d'employés. La plus forte augmentation du nombre d'employés se retrouve dans le groupe des non-syndiqués, c'est-à-dire les cadres supérieurs.

Comment pouvez-vous expliquer cela?

Mr. Franche: Actuellement, je ne l'explique pas et c'est d'ailleurs pour cela que je fais du *management* avec des dettes!

Mr. Deniger: J'espère que nous aurons la chance de voir ce *management* tout à l'heure. C'est un sujet que vous vous devez d'étudier assez attentivement.

Je serais curieux de savoir..., vous êtes sûrement en train de préparer votre budget pour l'année prochaine, et je suis convaincu que prochainement, vous rencontrerez le ministre des Transports pour lui communiquer la mauvaise nouvelle, ce déficit que vous anticipez.

Est-ce que vous anticipez à ce moment-ci avoir besoin de plus de 500 millions de dollars pour l'année à venir..., la prochaine année fiscale?

Mr. Franche: Monsieur le président, c'est une question..., en anglais *we say that is a \$64,000 question*, en ce sens que l'on n'a pas défini à ce jour l'ampleur des coûts qui devront être payés à C.N. et à C.P.

[Translation]

you for having a deficit. It would be forcing you to serve a route for which you have almost no possible source of financing; you cannot even cover your operating costs.

Mr. Franche, I would like to know how many employees you have at the present time, and I would like you to give me the figures for each of the following three divisions: employees working on the trains, those working in stations, and finally non—unionized employees, that is managers or employees in the various head offices.

Mr. Franche: I believe we have these figures, Mr. Chairman. We will check, but it will not take long.

Mr. Deniger: While you are looking, you might perhaps give some thought to the projected number of employees in these categories for the future.

Mr. Franche: I think I have what we need here, Mr. Chairman.

The labour force at the end of September 1982 was composed of 4,184 employees.

There were 130 employees in the senior management and executive group, 651 in the middle management group, 279 non-unionized employees, 1,471 unionized employees who do not work on the trains, 1,637 unionized employees who do have access to the trains and finally 16 employees on probation.

Mr. Deniger: I have trouble understanding your figures, Mr. Franche. One year ago, you had approximately 4,000 employees, of whom 1,550 were on the trains, 1,570 in the stations and 900 non-unionized, including the 670 in the management group. You have cut back your service, which to me would indicate that there should be a reduction in the number of employees. And yet you tell me that you have more employees. The greatest increase in the number of employees is in the non-unionized group, that is the senior management category.

How do you explain that?

Mr. Franche: I have no explanation at the present time, and that is why I am conducting a management audit!

Mr. Deniger: I hope we will have an opportunity to see the report on the management audit. This is something you should take quite a careful look at.

You were no doubt in the process of preparing your budget for next year, and I am sure that you will soon be meeting with the Minister of Transport to tell him the bad news about the deficit you are expecting.

Do you think at this time that you will need more than \$500 million for the upcoming fiscal year.

Mr. Franche: That is the \$64,000 question, Mr. Chairman, because we have not as yet established how much of the cost should be paid to CN and CP.

[Texte]

Cela fait partie des discussions et des négociations qui sont en cours actuellement. Nous avons maintenu..., et je sais cela pertinemment, premièrement, les dépenses de VIA Rail, proprement dites, strictement à 6 p. 100 «au poil». C'est la première étape. Nous n'avons pas fait refléter dans cela, au moment où le budget a été préparé, le fait d'un *management audit* parce que, personnellement, je crois qu'avant que cet impact se fasse, cela ne se reflétera qu'en 1984.

Je peux aussi vous assurer toutefois, car je me rappelle avoir vu les chiffres..., je ne connais pas ces chiffres par cœur..., ce que l'on appelle *train miles and car miles* et la charge de travail que nous allons demander aux chemins de fer ne va pas en augmentant. C'est légèrement à la baisse. Mais on ne connaît pas, en ce moment, l'ampleur des frais du C.N. et du C.P. Nous avons fait des prévisions à savoir quel serait ce coût. Il a fallu continuellement reporter l'effet de la fameuse treizième et quatorzième factures et essayer de calculer le coût. Ma première réaction, à ce stade-ci, est basée sur l'historique passée de VIA Rail; ça va nous coûter plus cher, mais on veut voir si on ne peut pas réduire cela par des contrôles sur les coûts des chemins de fer. Mais je n'ai pas de réponse claire et nette pour les membres du Comité aujourd'hui.

M. Deniger: Vous aviez prévu pour l'année 1981 un accroissement de revenu de l'ordre de 20 p. 100 et vous aviez prévu aussi pour cette même année, des dépenses d'exploitation qui allaient augmenter de 16 p. 100.

Vous serait-il possible, aujourd'hui, de me donner les chiffres réels de ces augmentations, tant des revenus que des dépenses pour l'année 1981, et quelles sont vos prévisions pour 1982?

M. Franche: Excusez-moi. C'est pour 1981 que vous les voulez ou pour 1982?

M. Deniger: Oui. Ceux de 1980, vous devriez les avoir. J'ai fait référence à... Lorsque votre prédécesseur est venu témoigner la dernière fois, il nous a dit qu'il s'attendait à un accroissement de 20 p. 100 des revenus pour 1981. Vous avez sûrement les chiffres pour 1981 maintenant. Je voudrais savoir quelle est votre prévision pour 1982 et aussi celle des dépenses? On avait prévu une augmentation de 16 p. 100 pour 1981. Quels sont les chiffres pour 1981 et quelle est l'augmentation prévisible en 1982?

M. Franche: Très bien.

Je vais vous donner ce qu'on appelle les revenus.

• 1205

Je vais vous donner trois colonnes de chiffres sur les revenus, ce que l'on appelle *earnings*, ce que l'on a gagné de nos passagers: en 1980, c'était 136.7 millions de dollars; en 1981, 160.8 millions de dollars, et le budget de 1982 indique 159.5 millions de dollars.

M. Deniger: Et vos dépenses?

M. Franche: Pour le budget de 1982, soit dit en passant, d'après les renseignements que j'ai à ce jour, ce sera d'environ 158 ou 159 millions de dollars. On est légèrement en bas du

[Traduction]

This is part of the discussions and negotiations going on at the present time. I know for a fact that VIA's expenses as such have been rigorously held to a 6% increase. That is the first step. At the time the budget was prepared, we did not include the fact that we were conducting a management audit, because I think that the impact of this will not be felt until 1984.

However, I can tell you, because I remember seeing some figures, although I do not know them by heart, on what we call train miles and car miles, and there is not an increase in the work load we will request from the railways. There has been a slight drop. But for the time being, we do not know the magnitude of the costs that will be charged by CN and CP. We have made some projections to determine this cost. We have constantly had to carry forward the effect of the famous 13th and 14th billings in trying to calculate the cost. My initial reaction at this point is based on VIA's past history: we will have to pay more. However, we want to see whether we cannot reduce this amount using controls on the railways' costs. But I do not have a clearcut answer for the Committee members today.

Mr. Deniger: For 1981, you projected increased revenues of approximately 20% and increased operating expenses of 16%.

Could you tell me what the actual increases in both your revenues and expenditures were for 1981 and what your forecasts are for 1982?

Mr. Franche: Excuse me. Do you want the figures for 1981 or for 1982?

Mr. Deniger: Yes. You must have the figures for 1981. At your predecessor's last appearance before the Committee, he told us that he expected a 20% increase in revenue for 1981. You must have the 1981 figures by now. I would like to know what your forecast revenues and expenditures are for 1982. A 16% expenditure increase was projected for 1981. What are the figures for 1981 and what increase are you forecasting for 1982?

Mr. Franche: All right.

I will give you the revenue figures.

I will give you three figures on revenues, that is the earnings from our passengers: \$136.7 million in 1980; \$160.8 million in 1981, and the budget for 1982 shows \$159.5 million.

Mr. Deniger: And your expenditures?

Mr. Franche: On the basis of the information I have to date, the figure for the 1982 budget will be approximately \$158 million or \$159 million. We are slightly below the budget or

[Text]

budget, ou à peu près au niveau du budget, en termes de revenus. D'accord?

M. Deniger: Oui.

M. Franche: Parlons maintenant des dépenses. Vous avez ici: C.N.-C.P., 1980, 314 millions de dollars; 1981, 369.5 millions de dollars; budget 1982, 396.5 millions de dollars, mais depuis ce temps-là, on a eu l'effet des treizième et quatorzième factures, et je crois que c'est un des problèmes qui nous amènent devant le Comité aujourd'hui. *VIA operating expenses:* 121.9 millions de dollars en 1980; 142.6 millions de dollars en 1981; 177.2 millions de dollars en 1982, et je sais que l'on est en bas du budget. Mais il faut ajouter à cela ce qu'on appelle *common service expenses*. Je pense donc qu'il vaudrait mieux regrouper les deux colonnes de chiffres; ce serait beaucoup plus approprié. Voici donc ce que l'on devrait dire. *VIA operating administrative and common services:* en 1980, 152.9 millions de dollars; en 1981, 192.1 millions de dollars; en 1982, le budget était de 185.6 millions de dollars. Ce sont les chiffres à ce jour, monsieur le président; j'espère que cela répond à votre question.

M. Deniger: Cette réponse-là m'inquiète, monsieur Franche. Je vais faire un dernier commentaire, et je reviendrai au deuxième tour.

Ces chiffres-là vous sautent aux yeux, vous qui êtes un administrateur hors pair. Vous êtes censé avoir réduit votre service; donc on comprend que vous anticipiez une baisse de revenus: 159 millions de dollars par rapport à 160 millions de dollars pour l'année 1981. Mais j'ai beaucoup de difficulté à comprendre que les dépenses continuent d'augmenter quasiment sans contrôle. Si votre *management audit* peut expliquer ces chiffres-là, tant mieux. Je reviens là-dessus parce que c'est avec cela que j'ai commencé ma question: si le mandat de VIA Rail est d'effectuer une réduction du fardeau financier du gouvernement, vous avez une lourde tâche devant vous.

Merci, monsieur le président.

The Chairman: Thank you, Mr. Deniger. Do you wish to comment, Mr. Franche?

Mr. Franche: No.

The Chairman: *Merci.*

Before going to Mr. Siddon, perhaps I had better consult the committee on their wishes. It is now 12.10 p.m. I have Mr. Siddon plus three people for the second round, and I would like to have some expression of opinion from the committee as to whether you want to continue now or come back this evening.

Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, if I might suggest . . . I think you have Mr. Siddon yet, have you not, on the first round?

The Chairman: That is correct.

Mr. Benjamin: Why do we not complete the first round—by that time it will be almost 12.30 p.m.—then adjourn until this evening? There will be at least four, maybe more, who will want to go on a second round this evening, and maybe even a third round.

[Translation]

more or less at the level projected in the budget with respect to revenue. All right?

Mr. Deniger: Yes.

Mr. Franche: Now for the expenditures. Here we find under CN-CP, \$314 million in 1980; \$369.5 million in 1981; and \$396.5 million in the 1982 budget. However, since these figures were prepared, there has been the effect of the thirteenth and fourteenth billings, and I think this is one of the problems which brings us here before the Committee today. Under VIA operating expenses, we have the following figures: \$121.9 million in 1980; \$142.6 million in 1981; \$177.2 million in 1982. And I know we are below the budget. However, we have to add on to these amounts what we call the "common service expenses". It would, therefore, be more appropriate to add up the two figures. Thus, the figures should be as follows. Under VIA operating, administrative and common services: In 1980, \$152.9 million; in 1981, \$192.1 million; in 1982, the budget was for \$185.6 million. Those are the figures to date, Mr. Chairman. I hope this answers your question.

Mr. Deniger: Your answer concerns me, Mr. Franche. I would like to make one final comment, and I will come back on the second round.

As an outstanding administrator, you must be struck by those figures. You are supposed to have cut back on your service. It is, therefore, understandable that you would expect a drop in revenue, \$159 million as compared to \$160 million for 1981. But I have trouble understanding why your expenses are continuing to escalate dramatically. If your management audit can explain those figures, that would be great. Let me come back to the point I began with. If VIA's mandate is to reduce the government's financial burden, I would say you have a rather awesome task before you.

Thank you, Mr. Chairman.

Le président: Merci, monsieur Deniger. Voulez-vous faire un commentaire, monsieur Franche?

M. Franche: Non.

Le président: *Thank you.*

Avant de donner la parole à M. Siddon, je devrais peut-être demander l'opinion des membres du comité. Il est maintenant 12h10. J'ai sur ma liste les noms de M. Siddon et de trois autres députés au deuxième tour, et j'aimerais savoir si vous voulez poursuivre la séance maintenant ou revenir ce soir.

Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Si vous permettez, monsieur le président . . . M. Siddon est au premier tour, n'est-ce pas?

Le président: C'est exact.

M. Benjamin: Pourquoi ne pas terminer le premier tour—ce qui nous amènera à midi trente ou presque—et ensuite lever la séance jusqu'à ce soir. Il y aura au moins 4 députés, et peut-être plus, qui voudront poser des questions au deuxième tour ce soir. Il y en a peut-être même qui aimeraient poser des questions au troisième tour.

[Texte]

The Chairman: Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: I would like to ask, Mr. Chairman, how many you have down for the second round.

The Chairman: Well, I have three definitely.

Mr. Benjamin: Mr. Blaikie wants on.

The Chairman: Mr. Benjamin tells me that Mr. Blaikie wishes to question further on the second round.

Mr. Forrestall: I have no objection to trying to finish by 1.00 p.m.

Mr. Deniger: I would be willing to forgo my second round for that purpose also, Mr. Chairman.

The Chairman: To finish by 1.00 p.m.?

• 1210

Mr. Deniger: Yes, but if we sit tonight, I want to be on the second round.

Mr. Benjamin: There is a heck of a lot more to be raised and we are just not going to make it by 1.00 p.m., with what is left to be raised. Let Mr. Siddon have his round and then we will come back tonight.

The Chairman: Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Could you give us the list of your third-round questioners?

The Chairman: Messrs. Nowlan, Mazankowski and Benjamin. Mr. Benjamin says Mr. Blaikie wants to be on again, and Mr. Deniger wants to be on again.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I have some difficulties. I cannot be here tonight. I have two questions that perhaps cannot be answered while the witnesses are here, but there are answers which I would want at some later time. So if I might prevail upon the committee to put those questions this morning, I would appreciate it very much.

The Chairman: Let us hear Mr. Siddon and then let Mr. Mazankowski put his questions on the record, and then we will adjourn until this evening at 8.00 p.m. Is that agreed?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Now, before we go to Mr. Siddon, at our last session with Mr. Mulder and his colleagues we had asked for some figures which have now been supplied. Is it the wish of the committee that those figures be appended to this day's proceedings?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: All right, one other housekeeping item. I just had a request a few minutes ago from Senator Neiman for the use of this room Thursday morning for their hearings on S-31. The Quebec government will be appearing before the Senate Committee on Transportation and Communications. I did not give her a definite answer, but I have had the clerk check and Room 112-N is available and we have reserved it temporarily

[Traduction]

Le président: Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: J'aimerais savoir combien de noms sont sur votre liste pour le deuxième tour, monsieur le président.

Le président: J'en ai trois qui sont confirmés.

M. Benjamin: M. Blaikie veut également poser des questions.

Le président: M. Benjamin me dit que M. Blaikie aimerait poser d'autres questions lors du deuxième tour.

M. Forrestall: Je ne vois pas d'inconvénient à ce qu'on essaie de terminer avant 13 heures.

M. Deniger: Je suis prêt à renoncer à mon deuxième tour afin de permettre cela, monsieur le président.

Le président: C'est-à-dire de terminer avant 13 heures?

M. Deniger: Oui, si nous siégeons ce soir, je voudrais prendre la parole au deuxième tour.

M. Benjamin: Il y a bien d'autres députés qui veulent prendre la parole et nous ne pourrions terminer à 13 heures si tout le monde doit parler. M. Siddon pourrait peut-être avoir son tour et nous pourrions revenir ce soir.

Le président: Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Pourriez-vous nous donner la liste des orateurs du troisième tour?

Le président: Il s'agit de MM. Nowlan, Mazankowski et Benjamin. M. Benjamin dit que M. Blaikie voudrait parler à nouveau et M. Deniger veut intervenir aussi.

M. Mazankowski: Monsieur le président, j'ai quelques problèmes car je ne pourrai être ici ce soir. J'ai deux questions à poser qui ne recevront peut-être pas de réponses immédiatement de la part des témoins, mais j'aimerais qu'on me les donne plus tard. Si le Comité voulait me permettre de poser ces questions ce matin, je l'apprécierais beaucoup.

Le président: M. Siddon prendra la parole et M. Mazankowski pourra ensuite poser ses questions. Nous ajournerons jusqu'à 20 heures si tout le monde est d'accord. Êtes-vous d'accord?

Des voix: D'accord.

Le président: Avant de donner la parole à M. Siddon, j'aimerais dire ceci: au cours de notre dernière rencontre avec M. Mulder et ses collègues, nous avons demandé que des chiffres nous soient fournis. Cela a été fait. Le Comité désire-t-il que ces chiffres soient annexés au procès-verbal d'aujourd'hui?

Des voix: D'accord.

Le président: Une autre question de régie interne encore. M^{me} le sénateur Neiman m'a demandé il y a quelques instants de réserver cette salle jeudi matin au comité sénatorial sur le Bill S-31. Le gouvernement du Québec comparaitra devant le Comité sénatorial du transport et des communications. Je ne lui ai pas encore donné de réponse définitive; cependant, j'ai demandé au greffier de vérifier: la salle 112-N pourra être

[Text]

in case the committee decides. They have tried all other accommodation on the Hill and they have not been able to find a room large enough to accommodate their Thursday morning meeting. What does the committee wish me to do?

I remind the committee that when we expropriated this room for our hearings, we did agree that we would be reasonable in trying to accommodate other groups.

Mr. Benjamin: We did not expropriate it, we finally got it back.

The Chairman: Re-expropriated it.

Mr. Benjamin: It has been our room for 100 years.

The Chairman: I cannot remember that long, Mr. Benjamin. What is the wish of the committee on that? My own inclination would be to say yes to them. I believe we should accommodate our colleagues in the Senate when we can. Mr. Deniger.

Mr. Deniger: I have no trouble to provide the room to the Senate for this occasion, but as a point of interest, is S-31 going to be in front of this committee?

The Chairman: We have to wait until it comes in front of the House before we can answer that, I think.

Mr. Deniger: I agree, but if it does come in front of the House, will it be a bill that will be seen by this committee?

The Chairman: It would seem to me that if it receives second reading, it would then almost automatically be referred to the committee, would it not, unless the House agrees otherwise.

Mr. Deniger: This committee?

The Chairman: This committee. I do not know if it would be this committee or whether it would be the committee that deals with consumer and corporate affairs—which committee it would be. I have no idea.

Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, you have done an exemplary job of following through on my initiative, taken with the full knowledge and urging of the former minister of transport, the Hon. Donald Mazankowski, with respect to the utility of this room well into the future, and I quite concur that once a request has come forward, if there is no other alternative, that we should be magnanimous in our attitude. I am quite prepared to deal with marine matters in . . .

Mr. Siddon: Somewhere underground.

Mr. Forrestall: Somewhere underground.

The Chairman: Is that agreed?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Thank you. Mr. Siddon.

[Translation]

disponible et nous l'avons réservée temporairement au cas où les membres du Comité seraient d'accord. Les membres du comité sénatorial ont essayé de trouver une autre salle du Parlement aussi vaste que celle que j'ai mentionnée pour leur réunion de jeudi matin mais en vain. Quel est le souhait du Comité?

J'aimerais rappeler au Comité que lorsque nous avons exproprié pour ainsi dire cette salle afin de nous en servir pour nos réunions, nous étions d'accord pour être raisonnables et de tenir compte également des désirs d'autres groupes.

M. Benjamin: Nous n'avons pas exproprié, nous avons tout simplement récupéré cette salle.

Le président: Nous l'avons réexpropriée.

M. Benjamin: Cette salle est la salle des Transports depuis 100 ans.

Le président: Je n'ai pas la mémoire si longue, monsieur Benjamin. Qu'est-ce que le Comité désire faire? Personnellement, je serais prêt à acquiescer à la demande des sénateurs. Je crois que nous devrions procéder de la sorte chaque fois que nous le pouvons.

M. Deniger: Personnellement, je n'ai rien contre le fait de céder la salle aux sénateurs pour cette occasion, mais j'aimerais savoir si le bill S-31 sera soumis au Comité?

Le président: Nous devons attendre pour le savoir que la Chambre en ait été saisie.

M. Deniger: Oui, mais si le bill est renvoyé à la Chambre, en serons-nous saisis?

Le président: Il me semble que si le projet de loi est adopté en deuxième lecture, il sera automatiquement renvoyé au Comité à moins que la Chambre n'en décide autrement.

M. Deniger: À notre Comité?

Le président: À notre Comité. Je ne sais pas s'il s'agira de ce Comité ou du comité qui traite des questions de consommation et de corporations. Je n'ai aucune idée.

Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Monsieur le président, vous avez fait un travail exemplaire et vous avez bien suivi mes lancées. En effet, comme l'avait recommandé l'ancien ministre des Transports, l'honorable Donald Mazankowski, j'avais demandé que cette pièce soit réservée au Comité des transports pendant longtemps. Je suis tout à fait d'accord que lorsqu'un autre comité désire cette salle, s'il n'y en a pas d'autres qui soient disponibles, nous devrions être magnanimes. Je suis tout à fait prêt à étudier les questions des transports maritimes . . .

M. Siddon: Dans un souterrain.

M. Forrestall: Dans un souterrain.

Le président: Êtes-vous d'accord?

Des voix: D'accord.

Le président: Merci. Monsieur Siddon.

[*Texte*]

Mr. Siddon: Thank you, Mr. Chairman. I appreciate we have now used up most of Mr. Mazankowski's final five minutes. I will try to be brief.

The Chairman: I will just remind you that that will be my decision, Mr. Siddon.

Mr. Siddon: I appreciate that. It usually is, Mr. Chairman.

I, too, would like to welcome Mr. Franche before this committee and to say that I expect our discussions with respect to railway transportation matters will proceed as smoothly as our discussions have in regard to National Harbours Board questions in the past.

• 1215

As I was not here for the first hour, Mr. Chairman—and I apologize to our witness for that—my first question is quite simple. I wonder if he could give a brief answer. What approach does he take to his new responsibility as the chairman of VIA Rail, in the sense of where does he see it going in the future? Does he take the view that he is charged with keeping it in a holding pattern? Does he see it as an opportunity or an obligation?

The Chairman: Mr. Franche; briefly, please.

Mr. Franche: Yes. I never take it as a holding pattern or as an obligation. I look at it as an opportunity, and I hope I will be able to discharge my responsibilities in such a way as to provide a better service to the Canadian people, with more people on the trains, recognizing some of the financial constraints that we all go through in these times.

Mr. Siddon: Thank you, Mr. Chairman. I am sure many of our friends out there who love passenger trains and want to see them continue as an available alternative transport in this country will be very pleased to see the way in which Mr. Franche undertakes to meet these obligations, in spite of the statements of people such as the new chairman of CNR and others to the effect that passenger trains are a thing of the past. There has been a lot of talk of that nature in the country.

I must say, Mr. Chairman, it flies totally in the face of the recent report released by the Science Council of Canada, entitled "Transportation in a Resource-Conscious Future". One of the basic premises of this report is that we must develop transportation systems that reduce total energy consumption, that we must reduce operational deficits and subsidies now paid by the general taxpayer, and thirdly and most importantly, that in the future we must encourage the appropriate use of computer-aided and modern technology by the Canadian transportation manufacturing sector. That is where the opportunity question comes in, Mr. Chairman. In the Science Council report, they point out that rail—I am quoting from their summary:

[*Traduction*]

M. Siddon: Merci, monsieur le président. Je me rends compte que nous avons presque épuisé le temps de M. Mazankowski et j'essaierai d'être bref.

Le président: Je vous rappelle, monsieur Siddon, que ce sera à moi de décider.

M. Siddon: Evidemment, c'est généralement le cas, monsieur le président.

J'aimerais également souhaiter la bienvenue à M. Franche devant le Comité et lui dire que j'espère que nos discussions en matière de transport ferroviaire se dérouleront aussi bien que celles que nous avons eues dans le passé à l'égard des questions concernant le Conseil des ports nationaux.

Je n'étais pas ici au cours de la première heure, monsieur le président, et j'espère que les témoins voudront bien m'excuser. Ma première question est assez simple. Le témoin pourrait-il y donner une réponse succincte. Comment envisage-t-il ses nouvelles responsabilités en tant que président de VIA Rail? Quelles sont ses perspectives d'avenir? Estime-t-il qu'il doit maintenir le statu quo? Croit-il que son nouveau travail lui donnera des possibilités ou l'envisage-t-il comme étant une obligation pure et simple?

Le président: Monsieur Franche, soyez bref.

M. Franche: Bien. Je ne considère jamais que ce genre de travail doit mener au statu quo ni qu'il s'agit simplement pour moi de remplir certaines obligations. Je considère que ce travail me donne des possibilités et j'espère pouvoir m'acquitter de mes responsabilités en donnant un meilleur service aux Canadiens, c'est-à-dire en faisant en sorte que davantage de Canadiens prennent le train; il faudra évidemment tenir compte des contraintes financières que nous connaissons tous en ces moments.

M. Siddon: Merci, monsieur le président. Je suis sûr que tous nos amis qui aiment prendre le train et qui voudraient continuer à le faire parce qu'ils considèrent qu'il s'agit d'un mode de transport qui doit être à leur disposition, je suis sûr que ces personnes seront très heureuses de voir la façon dont M. Franche désire assumer ses obligations; et ceci en dépit de déclarations de personnes comme le nouveau président du CN et d'autres, déclarations selon lesquelles les trains de voyageurs sont appelés à disparaître. On entend en effet beaucoup parler de cette façon pour le moment.

Je dois dire, monsieur le président, que cela va tout à fait à l'encontre du récent rapport du Conseil des sciences du Canada, intitulé 'Les transports et notre avenir énergétique'. Une des prémisses sur lesquelles se fonde ce rapport est que l'on devra prévoir pour l'avenir des réseaux de transport qui permettront de réduire la consommation totale en énergie; nous devons réduire les déficits opérationnels et les subventions qui proviennent de la poche des contribuables; troisièmement, et c'est le point le plus important, nous devons encourager à l'avenir l'utilisation convenable de la technologie informatisée et moderne par le secteur des transports. Et c'est là, monsieur le président, que se pose la question des possibili-

[Text]

Rail, once the dominant mode of transportation, now accounts for just 1% of intercity passenger travel.

Going on, they state:

VIA Rail, which handles all intercity passenger rail travel in Canada, has failed to control costs, its annual deficit being more than \$500 million, 100% subsidized by the taxpayers . . .

—and here is the reason the Science Council gives:

. . . largely because of over-manning and the use of antiquated steam-era equipment.

In the Science Council's report they go on to suggest that industrial development is an important opportunity that we as Canadians must put much greater emphasis on, that the automotive mode, which comprises the major surface transportation mode, does not lend itself to a lot of additional and future industrial expansion because of inherent problems of our Canadian automotive industry, but that the industrial development opportunities reside in the areas of rail and STOL and short-haul aircraft development and modern and improved bus transportation methods. But they do single out rail and offer a number of specific recommendations to restructure the technology of passenger rail transport in Canada.

Mr. Chairman, I might suggest that if we look at the projections of the economic development envelope and the ministers who are charged with administering that envelope, that envelope increases at a rate of about \$130 million faster than the allowed operating expenses for VIA Rail for 1982 as compared with the period before 1980. In other words, the economic development envelope allows for a greater increase in government spending on overall economic development than the proportion of that which has been allowed as an increase to rail transportation spending, and the shortfall is \$130 million, which coincidentally is the amount that VIA Rail is requesting through these supplementary estimates—\$133 million.

The point I am making is that if we view rail transportation as an opportunity, not an obligation, and if we undertake to come to grips with many of the inefficiencies and the wasteful practices and to restructure our approach to rail transportation, then the spin-off benefits to Canadians could well be very substantial.

Coming back to the Science Council's report, Mr. Chairman, it is interesting that they recommend the development of bi-level rail cars, the introduction of those cars on transcontinental service, the modernization and the redesign of a single-level repowered diesel car, an enlarged brakeman's coach, which would carry 20 passengers or more, to be added on to freight trains to achieve the economies of free riding and free loading along with the freight trains. I would add the whole

[Translation]

tés. Le rapport du Conseil des sciences indique que les chemins de fer, et je cite:

Les chemins de fer, auparavant le mode de transport le plus important, représentent seulement 1 p. 100 des transports passagers interurbains.

On lit également:

VIA Rail, responsable de tout le transport passager interurbain au Canada, n'a pu contrôler les coûts; son déficit annuel est de plus de 500 millions de dollars; or les subventions proviennent à 100 p. 100 des contribuables.

Le Conseil des sciences nous explique à quoi est due cette situation:

Cela est dû à un personnel trop nombreux et à l'utilisation de matériel désuet datant de l'âge de la locomotive à vapeur.

Le Conseil des sciences estime que le développement industriel offre des possibilités dont les Canadiens doivent se prévaloir; en outre, le moyen de transport le plus courant, l'automobile, ne connaîtra sans doute pas d'expansion à l'avenir à cause de problèmes dans l'industrie automobile canadienne; le Conseil des sciences estime que des possibilités de développement industriel existent dans le domaine du transport ferroviaire, de l'ADAC, de la mise au point des avions court-courriers et de l'amélioration du transport par autocar. Le Conseil des sciences met l'accent sur les transports ferroviaires et offre différentes recommandations précises en vue de la restructuration et de l'amélioration des services.

Monsieur le président, si nous étudions les prévisions de l'enveloppe du développement économique, nous remarquons que ces fonds augmentent à un taux d'environ 130 millions de dollars de plus que les dépenses d'exploitation permises pour VIA Rail en 1982 si on les compare avec la période précédant 1980. En d'autres termes, l'enveloppe du développement économique permet une plus grande augmentation des dépenses gouvernementales pour le développement économique en général que pour la proportion de cette enveloppe qui est attribuée au transport par rail. La somme manquante, savoir 130 millions de dollars, se trouve être le montant que VIA Rail demande par le truchement de ce budget supplémentaire, c'est-à-dire 133 millions de dollars.

Ce que je veux dire, c'est que si nous considérons le transport par rail comme offrant de véritables possibilités et non comme un boulet à traîner, si nous essayons de nous attaquer aux différentes lacunes de ce mode de transport, si nous mettons fin aux pertes, si nous essayons de restructurer notre façon d'envisager ce mode de transport, alors les avantages pourraient être très substantiels en matière de transport ferroviaire.

Pour en revenir au rapport du Conseil des sciences, monsieur le président, il est intéressant de noter qu'il recommande la mise au point de wagons à deux étages, l'utilisation de ceux-ci pour le service transcontinental, la modernisation et une nouvelle conception des locomotives diesel, l'agrandissement des wagons destinés au serre-freins, qui pourraient alors transporter 20 passagers et seraient utilisés sur les trains de marchandises, ce qui permettrait de réaliser des économies en

[Texte]

possibility of electric locomotion, recognizing that in the northeast coal project we have now purchased the first electric-powered locomotives to be used in a bulk handling role; in the long run, ultimately Canada's railways will be electrified.

• 1220

Some hon. Members: Hear, hear!

Mr. Siddon: So I would like to hear from Mr. Franche the extent to which he has given some consideration to the recommendations of the Science Council of Canada. They do recommend that they want their analysis, which is a very detailed and quantitative analysis, Mr. Chairman, to be brought vigorously before this committee and before Parliament for debate, as part of a comprehensive policy on passenger transportation in Canada. They make it quite clear that they expect VIA Rail to take a much more aggressive position in support of research and development relating to new rail technologies, and I would like to know to what extent Mr. Franche is making plans to do that. What is he doing to make the necessary investments in developing the potential of rail passenger transport rather than merely just sort of holding the line and coming back each year to pump up another subsidy?

The Chairman: A very important question, Mr. Siddon. Whether or not Mr. Franche can give us a detailed answer after 23 days on the job, I will leave to him.

Mr. Siddon: I am more concerned about his attitude than his accomplishments, at this point.

The Chairman: Mr. Franche.

Mr. Franche: Mr. Chairman, thank you very much. With respect, first of all, to the statistics of the Science Council of Canada on the 1%. That one I have difficulty with. I understand it is more like 10% but, as you have said, after 23 days on the job, I am not sure. But I doubt very much and have to put into question that statistic of 1%.

Outside of that, yes; it is a fact that right now we are handling what has been referred to as rather antiquated equipment running on steam and so forth, and with the high costs involved. That is why we went a few years back into the development of the LRC, for one aspect of it, in the intercity trains. Hopefully, that will be a first step. One of the issues which must be resolved clearly and, hopefully, quickly within VIA in the coming year is the whole question of which type of rail cars we will use on different services. Some of the things they mention in there are being looked at, I will admit, in a cursory manner at the moment in terms of resolving the provision of service to the people. But we have to develop new equipment to put Canada back in the forefront as an industry in providing rail equipment in the world. Hopefully, the LRC will be part of that but it is not the only solution. That would

[Traduction]

ce qui concerne la manutention et le chargement. Je pourrais ajouter également l'électrification de la voie; nous utilisons d'ailleurs déjà des locomotives électriques dans le nord-est dans les charbonnages. Il est certain qu'à l'avenir les voies seront électrifiées.

Des voix: Bravo!

M. Siddon: J'aimerais donc que M. Franche me dise jusqu'à quel point il a étudié les recommandations du Conseil des sciences du Canada. Ce Conseil insiste pour que ses recommandations, très détaillées et nombreuses, soient soumises au Comité et au Parlement pour délibération et ceci, dans le cadre d'une politique globale de transport des voyageurs au Canada. Le Conseil des sciences indique très clairement qu'il s'attend à ce que VIA Rail adopte une attitude beaucoup plus décidée en matière de recherche et de développement en ce qui concerne les nouvelles technologies ferroviaires. J'aimerais savoir dans quelle mesure M. Franche prévoit tenir compte de tout cela. Dans quelle mesure est-il prêt à faire les investissements nécessaires pour permettre un grand développement en ce domaine plutôt que de simplement maintenir le statu quo et de venir ici devant le Comité chaque année pour obtenir de nouveaux subsides?

Le président: C'est une question très importante que vous posez là, monsieur Siddon. Je ne sais si monsieur Franche pourra nous donner une réponse détaillée à votre question, étant donné qu'il n'occupe son poste que depuis 23 jours. Je lui cède la parole.

M. Siddon: C'est l'attitude de M. Franche plutôt que ses réalisations qui me préoccupent pour le moment.

Le président: Monsieur Franche.

M. Franche: Monsieur le président, je vous remercie. En ce qui concerne les statistiques du Conseil des sciences du Canada concernant le 1 p. 100, je dois vous dire que je ne comprends pas très bien. Il semble qu'il s'agisse plutôt de 10 p. 100. Cependant, comme vous l'avez dit, étant donné que je ne suis en poste que depuis 23 jours, je ne pourrais m'avancer davantage. Cependant, je doute fort de l'exactitude de ce chiffre de 1 p. 100.

Quant aux autres questions, il est certain que nous avons ce que l'on a coutume d'appeler de l'équipement désuet, des locomotives à vapeur etc., ce qui implique des frais élevés. C'est la raison pour laquelle nous nous sommes lancés il y a quelques années dans la mise au point de trains LRC, notamment pour le transport interurbain. Nous espérons que ce sera là une première étape. Une des questions qui doit être solutionnée clairement et rapidement, nous l'espérons, au sein de VIA au cours de la prochaine année est la question des types de wagons à utiliser pour différents services. Il faut avouer que certaines des recommandations sont étudiées de manière rapide pour le moment afin de résoudre les problèmes en matière de services à la population. Nous devons mettre au point de nouveaux équipements pour que le Canada soit de nouveau à l'avant-plan dans le secteur de manufacture de l'équipement ferroviaire. Nous espérons que les trains LRC

[Text]

then make Canada competitive in many other areas everywhere.

With respect to the comments on over-manning, that is one area we are also looking at, in terms of how to have new types of equipment with new sizes of crews, how to reduce our costs, to provide a good service, and also apply the new approaches I referred to today to maintenance facilities—that is, the way of maintaining cars. The concept of LRC maintenance is totally new where it is in-transit inspections of the car. The car comes in one end; it is not disconnected or anything; it is inspected quickly and is back out in service. It has to be in a sheltered area instead of in an open area.

So those are things we are looking at which, hopefully, will introduce more efficiency—again, however, with the railroads. We are always working with the railroads on maintenance and the operation of the trains.

Mr. Siddon: Thank you, Mr. Chairman. If I might have just three or four more minutes, I would like to raise the question of the costing order. Again, I know it has been discussed already today but, just in making a final comment on the Science Council report, it is a very capably prepared document. I would commend an immediate reading of the section on rail transport to Mr. Franche, if he has not read it already.

• 1225

We have received many representations over the past few years with respect to Costing Order R-6313. I have a copy of an analysis, which all members of this committee received earlier this year, entitled, *The Comparison of Amtrak and VIA Costing Approaches, a Staff Report by the Railway Transport Committee*. In that document it is pointed out that VIA Rail spends 33% of its budget on internal costs relating to their actual provision of services, and the other two-thirds goes to CN and CP in the form of payments—12, 13 and 14 payments—as provided for under Costing Order R-6313. In contrast, Amtrak operates with 71% of its revenues going to the direct provision of services, and only 29% of payments being made to the contracting railways. There is a major discrepancy there, Mr. Chairman, which cannot be allowed to persist.

It has also been estimated that if the U.S. Strictly Avoidable Costing Approach, with the revisions to the contracts that have occurred between Amtrak and the operating railways in the U.S.—if those types of structural changes were occurring in Canada today, it is estimated that the annual saving to VIA, in these categories referred to in this report, using the U.S. strictly avoidable costing concept, would be in the range of \$30 million to \$40 million. If VIA were to adopt the more generous incentive payments of Amtrak to try to get the railways to improve and upgrade services in certain new and developing areas, that would reduce the savings to \$25 million to \$35

[Translation]

nous permettront d'atteindre ce but, mais ce n'est pas la seule solution. Le Canada doit pouvoir faire concurrence aux autres pays dans beaucoup d'autres domaines.

En ce qui concerne la question de la surabondance de personnel, nous l'étudions à l'heure actuelle; je veux parler des nouveaux équipements nécessitant des équipes différentes; nous essayons de voir comment réduire nos coûts, comment fournir un bon service et comment changer notre façon de procéder en ce qui concerne les installations d'entretien des wagons. Pour ce qui est de l'entretien des trains LRC, il s'agit de quelque chose de tout à fait nouveau, l'inspection se produisant en transit. Le wagon n'est pas déconnecté, mais il est inspecté rapidement et remis en service tout aussi rapidement. Le travail doit se faire dans un endroit abrité.

Ce sont donc là toutes sortes de questions que nous étudions à l'heure actuelle et qui permettront d'accroître l'efficacité. Nous travaillons en étroite collaboration avec les chemins de fer pour ce qui est de l'entretien et de l'exploitation des trains.

M. Siddon: Merci, monsieur le président. Si vous me permettez de disposer de trois ou quatre autres minutes, j'aimerais m'entretenir de l'ordonnance concernant l'établissement des coûts. Je sais que la question a déjà fait l'objet de discussion aujourd'hui. J'aimerais avant de terminer dire à quel point le document du Conseil des sciences a été bien préparé. Je suggère fortement à M. Franche de prendre connaissance de la partie du rapport portant sur le transport ferroviaire, s'il ne l'a déjà fait.

Nous avons reçu de nombreuses plaintes au cours des quelques dernières années en ce qui concerne l'ordonnance R-6313 d'établissement des prix. J'ai devant moi un exemplaire d'une étude que tous les membres du Comité ont reçu plus tôt cette année, étude faite par le personnel de recherche du Comité des transports ferroviaires, Comparaison de la façon d'envisager les coûts chez Amtrak et VIA. Ce document précise que VIA Rail dépense 33 p. 100 de son budget pour des coûts internes se rapportant à la fourniture de services et les deux autres tiers sous forme de paiements (12, 13 et 14 paiements) à CN et au CP comme le prévoit l'ordonnance R-6313 concernant l'établissement des coûts. Par contre, Amtrak consacre 71 p. 100 de ses recettes à la fourniture directe de services et seulement 29 p. 100 sous forme de paiements aux chemins de fer avec lesquels elle a passé un contrat. Il y a ici une différence importante, monsieur le président, qui ne devrait pas pouvoir persister.

On estime également que si le Canada adoptait le système américain de l'élimination des coûts superflus et la révision des contrats comme cela a été le cas entre Amtrak et les sociétés ferroviaires exploitantes américaines, si le Canada donc adoptait une telle politique, VIA épargnerait de 30 à 40 millions de dollars. Si VIA se montrait aussi généreuse que Amtrak et offrait des paiements stimulant les chemins de fer afin que ceux-ci améliorent les services dans certaines régions en expansion, les économies dont on a parlé précédemment seraient réduites à 25 ou 35 millions de dollars. Cela représente cependant une partie importante du budget qu'on nous

[Texte]

million. But Mr. Chairman, that is a big chunk of what we are being asked to approve today, whether it be \$30 million or \$40 million.

I think it is important that not only members of this committee, but in particular the senior management of VIA Rail, be seen to be taking a much more aggressive posture with CN and CP in demanding that the railways sit down and negotiate a new costing formula. The question to Mr. Franche, I guess, is: what has he done to date? What does he intend to do? Does he feel that he can make headway with the management of CN and CP in getting this matter changed quickly, or does he need some political clout that Parliament and this committee might lend? This situation just cannot persist. When we look at the comparison between Amtrak's costing structure and VIA Rail's, it is just intolerable. I wonder what Mr. Franche's position is on that, and what measures he has taken already to get the railways to sit down around the table with him?

The Chairman: I am sure he has strong views on it and we would be happy to hear them.

Mr. Franche: Thank you, Mr. Chairman. It is quite correct that two-thirds of our costs go to railroads, and that is often where one has to concentrate one's effort, amongst others. We are in negotiations right now with CN and CP on the operating agreement, and with CN on the maintenance-facility agreement. We are looking at two separate types of agreement. Hopefully, I think the maintenance aspect will be concluded shortly with CN. Things are going well. There seems to be general agreement—that is for the Can-Car facility, but with the intention of taking one step further later on and discussing other types of maintenance facilities.

On that issue I think also, Mr. Chairman, it should be noted—unless I am wrong—that Amtrak does its own maintenance. That probably changes the relationship of the figures. But I would not be able to venture into exactly what the impact of that is on their percentage. I am told that Amtrak does its own maintenance.

When it comes to the operating agreement, CN and CP are negotiating with us, at the moment, at the level of our executive vice-president, our vice-president of finance. Those discussions are going on. They will be going on tomorrow, Thursday and Friday. We are trying to resolve that, hopefully, by Christmas. The intent there, first of all, is: yes, we are looking for unit prices based on R-6313; that is the only basis on which we can operate at this stage. We are looking for a short-term agreement and we are looking for information on the costing.

In this way, we will be able—with unit prices, at least—to prevent the occurrence of thirteenth and fourteenth bills. We will be able to have a management tool instead of just a costing information at the end of the year, saying, you owe us

[Traduction]

demande d'approuver aujourd'hui, qu'il s'agisse de 30 ou de 40 millions de dollars.

Je crois qu'il est important que non seulement les membres du Comité mais surtout les cadres de VIA Rail soient perçus comme adoptant une attitude plus décidée face au CN et au CP; il faut que VIA exige que les chemins de fer négocient une nouvelle formule d'établissement des frais. Je pose la question donc à M. Franche: qu'a-t-il fait jusqu'à présent? Qu'a-t-il l'intention de faire? Estime-t-il qu'il peut faire une percée auprès de la haute direction du CN et du CP et obtenir des changements rapides ou bien estime-t-il qu'il a besoin d'une certaine force politique que le Parlement et notre Comité pourraient peut-être lui donner? Il est certain que la situation ne peut durer. Lorsque nous comparons la structure de coûts d'Amtrak et de VIA Rail, la situation est tout à fait intolérable. Quelle est la réaction de M. Franche? A-t-il déjà pris des dispositions en vue d'entretiens avec les chemins de fer?

Le président: Je suis sûr que M. Franche a son idée sur la question et nous serions heureux de l'entendre dire son point de vue.

M. Franche: Merci, monsieur le président. Il est exact que deux-tiers de nos coûts vont aux chemins de fer et c'est souvent là-dessus que l'on doit concentrer nos efforts. Nous sommes à l'heure actuelle en négociations avec CN et CP concernant l'entente d'exploitation et avec CN sur l'entente concernant les installations d'entretien. Nous étudions donc deux sortes d'ententes séparées. J'espère que l'on pourra s'entendre rapidement avec CN au sujet de l'entretien. Les négociations vont bien. Il semblerait y avoir entente en ce qui concerne les installations Can-Car entre autres, et nous avons l'intention d'aller plus loin à l'avenir et de discuter d'autres sortes d'installations d'entretien.

A cet égard, monsieur le président, on devrait signaler qu'Amtrak se charge de l'entretien, à moins que je ne me trompe. Cela change sans doute les chiffres. Je n'aimerais cependant pas préciser ce que cela représente dans le pourcentage total des coûts. On me dit qu'Amtrak fait son propre entretien.

En ce qui concerne l'entente d'exploitation, le CN et le CP négocient avec nous pour le moment au niveau de notre vice-président exécutif et de notre vice-président des finances. Les discussions se poursuivent. Elles auront lieu demain, jeudi et vendredi. Nous espérons avoir résolu la question pour Noël. Nos intentions en la matière sont les suivantes: nous voulons établir des prix unitaires en nous basant sur l'ordonnance R-6313; c'est la seule base sur laquelle nous puissions opérer pour le moment. Nous essayons d'obtenir une entente à court terme et nous essayons d'obtenir également des renseignements sur l'établissement des coûts.

De cette façon, en tout cas en ce qui concerne le prix unitaire, nous n'aurons pas 13 ou 14 factures. Nous aurons à notre disposition un outil de gestion et non simplement des renseignements concernant les coûts en fin d'année. J'ai espoir que nous pourrions arriver à une entente pour Noël.

[Text]

so much. I am still quite hopeful we will conclude an agreement by Christmas.

Mr. Benjamin: Would you lose or gain?

Mr. Franche: If we lose or gain from the loss position we are in, it is a very difficult situation from where we are starting. But, hopefully, in the last month there have been some positive steps on both sides to try and reach an agreement.

Mr. Siddon: Thank you, Mr. Chairman.

I will just conclude by pointing out that in a letter this committee received from M. Gilles Legault of the Quebec Federal-Provincial Railway Board, he also makes the case that this agreement must be reached soon.

Under the present system, CN and CP are, to quote from his letter, "in no way motivated to improve their performance". It is important changes be made; otherwise, VIA Rail's future will be jeopardized.

Mr. Legault concludes:

fixed price contracts are absolutely necessary to remedy this situation.

I know it is a view held by members of this committee, and Mr. Franche has indicated he hopes some success will be achieved by the end of the year. He did not suggest there was a role for this committee to play, but you can be assured, Mr. Franche, if nothing of a major nature is achieved by the end of this year, you and the railways will be hearing loud and clear from members of Parliament on this issue.

The Chairman: I think the committee should to continue to play the role we have, to press for changes to R-6313.

Thank you, Mr. Siddon.

Mr. Siddon: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Mazankowski has a couple of questions he wants to put on the record, and I have a couple I would like to pose, very briefly.

Mr. Siddon: Would you put me on the supplementary list?

The Chairman: Yes, sir.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I merely want to associate myself with the comments made by my colleague, Mr. Siddon.

I would just like to ask Mr. Franche, bearing in mind he has been in the saddle for only a short period of time and given the discussions and negotiations going on: Mr. Franche, as chief executive officer of VIA Rail, do you feel you have sufficient clout to hammer out a fair, reasonable and decent agreement with the railroads; or are you lacking in your mandate, either from the minister or from Transport Canada? You do not have a legislative mandate; it is merely enshrined in a dollar vote. Is your hand rather weak in dealing with the railroads in this matter? There have been some pretty good men who have tried to establish a fixed-price contract that would not only be fair, but be seen as being fair.

[Translation]

M. Benjamin: Quelles sont les chances?

M. Franche: Je dois vous dire que la situation est difficile au départ. Cependant, au cours des derniers mois, les deux parties ont pris des dispositions afin d'essayer d'en arriver à une entente.

M. Siddon: Merci, monsieur le président.

Je terminerai en disant que M. Gilles Legault, du Conseil fédéral-provincial des chemins de fer pour le Québec estime, dans une lettre qu'il a envoyée au comité, que cette entente doit être conclue rapidement.

Dans cette lettre, M. Legault estime qu'à l'heure actuelle, CN et CP ne sont «pas motivées afin d'améliorer leur performance». Il est important de procéder à des changements, sans quoi l'avenir de VIA Rail sera mis en danger.

M. Legault termine en disant:

Il est absolument nécessaire d'obtenir des contrats à prix fixes afin de porter remède à cette situation.

Certains membres du comité sont d'accord avec ce point de vue et M. Franche a indiqué qu'il espère remporter du succès à cet égard avant la fin de l'année. Il n'a pas évoqué de rôle que le comité pourrait jouer à cet égard mais je puis vous assurer, monsieur Franche, que si rien d'important n'est réalisé d'ici la fin de cette année, vous-mêmes ainsi que les chemins de fer entendrez s'élever très clairement la voix des députés sur cette question.

Le président: Je crois que le comité devrait continuer à jouer le rôle qu'il a joué et réclamer des changements à l'ordonnance R-6313.

Merci, monsieur Siddon.

M. Siddon: Merci, monsieur le président.

Le président: M. Mazankowski voulait porter quelques questions au procès-verbal et j'aimerais poser deux questions rapidement.

M. Siddon: Pourriez-vous inscrire mon nom sur la liste des personnes qui veulent poser des questions complémentaires?

Le président: Oui.

M. Mazankowski: Monsieur le président, je voudrais simplement me rallier aux commentaires faits par mon collègue M. Siddon.

J'aimerais poser une question à M. Franche. Je me rends compte qu'il n'occupe son poste que depuis peu de temps et je me rends compte que des discussions et des négociations ont lieu à l'heure actuelle. Monsieur Franche, en tant que fonctionnaire supérieur de VIA Rail, estimez-vous avoir suffisamment de pouvoirs pour conclure une entente juste, raisonnable et décente avec les chemins de fer, ou bien votre mandat ne vous donne-t-il pas assez de pouvoirs et est-ce la faute du ministre ou de Transport Canada? Vous n'avez en effet pas de mandat législatif et votre liberté d'action réside en un crédit de \$1. Avez-vous l'autorité voulue pour traiter avec les chemins de fer sur cette question? Il y a pas mal de personnes compé-

[Texte]

Mr. Franche: Mr. Chairman, to date, I think the mandate I have is to try and find a solution between the railways. I know I have the support of the Minister of Transport in trying to achieve this. I must say I think there is evidence also on the railroad side, especially as shown with the Can-Car facility, they do want to resolve some of the difficulties.

Now, the extent to which it is resolved to the satisfaction of everybody, I cannot tell you today. There is an old saying: you can lead a horse to water, but you cannot force it to drink. So right now, I am leading the horse to water; and we will find out by Christmas whether or not the horse will drink.

There appears to be co-operation. I will only know by Christmas or so whether we succeed; and the extent of that success will be debatable, depending on how we see the impact on costs and whether it is perceived to be fair, as you say, not only fair but perceived to be fair.

• 1235

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I would like to put a couple of questions to Mr. Franche. I am sure he will not have the answers, but I would like them provided to this committee. Since he did indicate that he was going through a complete review of the administration and the management levels of VIA Rail, I would like Mr. Franche to provide me and the committee with this information: the number of VIA Rail employees for the years 1980, 1981, 1982, and the projected number for 1983; and if it could be broken down into the various departments—management, administrative, ticket agents, onboard services—I know you would have that breakdown; and if it was possible—it may not be—to break it down by departments for which you have a vice-president in charge.

The other thing I would like to know is how often your board meets. Does it meet on a regular basis? Does it rotate or does it move around the country? Perhaps you could also give an update of the vice-presidents and their specific responsibilities, the membership of the board, the frequency of meetings, and what it costs to hold these meetings in terms of travel, honorarium, et cetera.

The other thing I would hope you might be able to explain—I think you gave projected savings figures to Mr. Benjamin for the year 1982 of \$55 million, for 1983, \$70.5 million; for 1984, \$83.9 million, and for 1985, \$99.4 million. Those numbers really do not mean very much to me, and I am wondering if you could explain how you arrived at those figures. What do they really mean? I mean, a saving from what?

Mr. Benjamin: Yes.

Mr. Franche: Mr. Chairman, I think it might be better to table it with the committee in terms of figures. It is based on, first of all, a reduction in revenues, obviously, and then a

[Traduction]

tences qui ont essayé d'établir un contrat portant un prix fixe, contrat qui serait non seulement juste, mais qui serait perçu comme l'étant.

M. Franche: Monsieur le président, jusqu'à présent, mon mandat est d'essayer de trouver une solution avec les chemins de fer. Je sais que j'ai l'appui du ministre des Transports à cet égard. Je peux dire également que du côté des chemins de fer, surtout dans le cas des installations Can-Car, ils veulent également résoudre certaines des difficultés.

Quant à savoir si les problèmes sont résolus à la satisfaction de tout le monde, je ne pourrais vous le dire aujourd'hui, mais comme le dit un dicton, on peut conduire le cheval à l'eau mais on ne peut le forcer à boire. Ainsi donc, à l'heure actuelle, je mène le cheval à l'eau, mais je ne découvrirai qu'à Noël si oui ou non le cheval veut bien boire.

Il semble qu'il y ait collaboration. Je ne saurai qu'à Noël si nous avons réussi. Quant à l'importance du succès que nous remporterons, cela dépendra de l'impact que cela aura sur les coûts; cela dépendra aussi si l'entente est non seulement juste, mais perçue comme telle.

M. Mazankowski: Monsieur le président, j'aimerais poser quelques questions à M. Franche. Je suis sûr qu'il n'aura pas les réponses, mais j'aimerais qu'il nous les transmette. Comme il nous l'a fait savoir, il effectuait une analyse complète des effectifs de Via Rail dans l'administration et la gestion, et j'aimerais qu'il nous transmette l'information suivante: le nombre d'employés de Via Rail pour les années 1980, 1981, 1982 et les prévisions des effectifs pour 1983; la ventilation des effectifs selon les divers services... gestion, administration, préposés aux billets, service à bord des trains—je sais que vous avez cette ventilation, et si c'est possible, j'aimerais la ventilation selon les services pour lesquels il y a un vice-président.

J'aimerais savoir également combien de fois s'est réuni le conseil; se réunit-il régulièrement? Fait-il une rotation ou se déplace-t-il partout au pays? Vous pourriez peut-être aussi nous mettre à jour quant aux titulaires des postes de vice-présidents et à leurs responsabilités, la composition du conseil, la fréquence de ses réunions, et combien il en coûte pour tenir ses réunions sur le plan des déplacements, des honoraires, etc.

J'aurais aimé que vous nous expliquiez autre chose—je pense que vous avez dit à M. Benjamin que vous prévoyez réaliser des économies de l'ordre de 55 millions de dollars pour 1982; de 70, 5 millions de dollars pour 1983, de 83,9 millions de dollars pour 1984; et de 99,4 millions de dollars pour 1985. Ces chiffres ne me disent pas grand chose, et je me demandais si vous pourriez nous expliquer comment vous avez fait vos calculs. Qu'est-ce que ces chiffres veulent dire? Vous parlez d'économies par rapport à quoi?

M. Benjamin: Oui.

M. Franche: Monsieur le président, je pense qu'il vaudrait mieux soumettre ces chiffres au Comité. Ces économies sont fondées d'abord sur une diminution de revenus, évidemment,

[Text]

reduction in expenses from the rail side, from station, staff—that is the VIA staff—onboard services, incentives, depreciation, and capital back-shopping. So maybe the best thing is to provide it to the committee. I have it here, but I have to put it in both official languages and bring it forward to the committee.

The Chairman: If you have it here, we can take it from you as having been read and it will automatically be translated when the proceedings of the committee are translated, if you like. Is that agreed?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Thank you.

Mr. Benjamin: Can we have copies made to look at for this evening?

The Chairman: I think so, yes. They will only be in one language, however.

Mr. Benjamin: Well, better than none.

The Chairman: Right.

Mr. Mazankowski: Just one short final question, Mr. Chairman. I appreciate the committee's patience—and the chairman's; he is always very patient. Mr. Franche, have you read the Senate report on VIA Rail?

Mr. Franche: I am just getting familiar with the recommendations, so I cannot tell the members I have read it.

Mr. Mazankowski: Can I ask you what you think of it to date? Do you find some sympathy with the recommendations?

Mr. Franche: As I understand it, yes, we find sympathy with it. I am appearing before the Senate committee on Thursday morning.

The Chairman: For the information of the committee, my clerk has advised me that these figures Mr. Franche has given me would be much clearer and more readable if we appended them rather than including them in the transcript. Is that agreed?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: If I may just take a minute or two, because I cannot be here this evening either. The \$11 million on track repairs on the line between Ottawa through Smith's Falls to the mainline to Toronto: I just want to express the hope, Mr. Franche, that VIA Rail will deduct that from the payments to CP. I think that CP would understand that is a fair procedure, since their payments are supposed to include the upgrading of trackage.

With regard to your comment on the CP station at Trois-Rivières, I believe you said that the difficulty now is acquiring that old station from CP. How old is the station, approximately?

• 1240

Mr. Franche: I would say 50 years plus, Mr. Chairman.

[Translation]

ensuite sur une réduction de dépenses du côté rail, gare, personnel—c'est-à-dire des effectifs de Via—des services à bord des trains, des mesures incitatives, de la dépréciation, et de la remise en état de l'équipement. Alors, il vaudrait peut-être mieux que je présente tout cela au Comité. J'ai les données en main, mais il faut vous les remettre dans les deux langues officielles.

Le président: Si vous avez les données ici, nous pouvons les considérer comme ayant été lues et elles seront automatiquement traduites avec le compte rendu du Comité, si vous voulez. Est-ce convenu?

Des voix: D'accord.

Le président: Merci.

M. Benjamin: Peut-on en faire faire des copies pour ce soir?

Le président: Je pense que oui. Mais vous les aurez en une seule langue, toutefois.

M. Benjamin: Eh bien, c'est mieux que rien.

Le président: Très bien.

M. Mazankowski: Une dernière petite question, monsieur le président. J'apprécie la patience du Comité—et celle du président; il est toujours très patient. M. Franche, avez-vous lu le rapport du Sénat portant sur Via Rail?

M. Franche: Je suis en train de prendre connaissance des recommandations, alors je ne peux pas dire que je l'ai lu.

M. Mazankowski: Puis-je vous demander ce que vous en pensez jusqu'à présent? Les recommandations vous conviennent-elles?

M. Franche: Si je les comprends bien, oui, elles nous conviennent. Je dois comparaître devant le Comité du Sénat jeudi matin.

Le président: Pour l'information du Comité, le greffier vient de me dire que les données que vient de nous transmettre M. Franche seraient beaucoup plus claires, beaucoup plus faciles à lire si elles étaient annexées au compte rendu plutôt qu'insérées dans la transcription des délibérations. Est-ce convenu?

Des voix: D'accord.

Le président: Si vous me permettez une minute ou deux, parce que moi non plus je ne pourrai pas y être ce soir. Au sujet des 11 millions de dollars consacrés à la réparation de la voie ferrée entre Ottawa et Toronto via Smith Falls, j'espère, M. Franche, que Via Rail déduira cela de ses paiements au CP. Je pense que le CP comprendra que c'est juste; étant donné qu'avec ses paiements il est censé améliorer les voies.

En ce qui concerne la gare du CP à Trois-Rivières, je pense que vous avez dit que vous aviez des difficultés à obtenir cette vieille gare du CP. Quel âge a cette gare, environ?

M. Franche: Je dirais un peu plus de 50 ans, monsieur le président.

[*Texte*]

The Chairman: What use is CP making of that station at the moment?

Mr. Franche: Very little, if any.

The Chairman: Then I assume that you are negotiating to purchase that station at its depreciated book value.

Mr. Franche: That is what we are trying to do—at the net book value.

The Chairman: I wish you good luck; I hope you get it at that price.

With that, I want to thank Mr. Franche and Mr. Fortin for their evidence here this morning. They have been very forthright. We will see you again at 8 p.m. this evening.

The meeting is adjourned until then.

[*Traduction*]

Le président: À quoi sert cette gare actuellement?

M. Franche: À à peu près rien.

Le président: Alors, je suppose que vous êtes en train de négocier l'achat de cette gare selon sa valeur comptable moins les amortissements.

M. Franche: C'est ce que nous essayons de faire—selon la valeur comptable nette.

Le président: Je vous souhaite bonne chance; j'espère que vous l'obtiendrez à ce prix.

Je voudrais maintenant remercier monsieur Franche et monsieur Fortin pour leurs témoignages ici ce matin. Ils ont été très francs. Nous allons vous revoir ce soir à 20 heures.

La séance est levée jusqu'à 20 heures.

APPENDIX "TRPT-32"

DOCUMENT SUBMITTED BY THE DEPARTMENT OF TRANSPORT.

VIA RAIL CANADA INC.

COSTS REVENUES AND LOSSES
SERVICES EFFECTED BY THE 1981 SERVICE REDUCTIONS
 (1981\$)

<u>Reductions</u>	<u>Costs</u>	<u>Revenue</u>	<u>Savings 1981 \$</u>
1 Transcon West	39110	20250	(18860)
2 Pr. Albert-Regina	1539	150	(1389)
3 Capreol-Winnipeg	1826	500	(1326)
4 Drumheller-Edmonton	1190	83	(1107)
5 Churchill-Winnipeg	2413	300	(2113)
6 Armstrong-Winnipeg	865	25	(840)
7 Capreol-Nakina	105	20	(85)
8 Havelock-Toronto	202	180	(22)
9 Stouffville-Toronto	490	105	(385)
10 Barrie-Toronto	561	140	(421)
11 Montréal-Ottawa	1200	400	(800)
12 Montréal-Mont Laurier	485	65	(420)
13 Cochrane-Montréal	4156	400	(3756)
14 Chicoutimi-Montréal	2523	300	(2223)
15 Montréal-Sherbrooke	414	100	(314)
16 Transcon East	12255	8580	(3675)
17 Edmundston-Moncton	2407	396	(2011)
18 Sudbury-White River	931	20	(911)
<u>Additions</u>			
1 Ottawa-Sudbury	(981)	(300)	681
2 St-John-Fredericton	(200)	0	200
3 Jasper-Prince Rupert	(750)	400	1150
4 Winnipeg-Saskatoon- Edmonton	(6700)	(775)	5925
<u>General Savings</u>			
1 Not Route Specific	9500		(9500)
TOTAL	73541	31339	(42202)

DETAILS FOR SUPPLEMENTARY ESTIMATES
FY 1982/83

SETTLEMENT INVOICES	<u>\$'000,000</u>	<u>\$'000,000</u>
1978 SETTLEMENT INVOICES	1.6	
1979 SETTLEMENT INVOICES	<u>3.4</u>	5.0
1981 COST OVERRUN		
1981 FUNDING SHORTFALL	<u>8.0</u>	8.0
1982 COST OVERRUN		
ESCALATION OF 1981 COSTS	49.9	
CARRYFORWARD EFFECT OF 1981		
ANNUAL INVOICE	17.2	
PROVISION FOR 1982 ANNUAL INVOICE	<u>19.8</u>	86.9
1983 COST OVERRUN		
ESCALATION OF 1982 COSTS		
ON FIRST QUARTER OF 1983	<u>33.6</u>	<u>33.6</u>
		<u>133.5</u>

DETAILS ON VIA RAIL CANADA INC.
OPERATING BUDGETS

\$'000,000	<u>1981</u>	<u>1982</u>
REVENUES	163.3	159.5
COSTS		
VIA COSTS	187.8	203.4
OPERATING RAILWAY COSTS	<u>372.2</u>	<u>396.5</u>
TOTAL	560.0	599.9
LOSSES		
GOVERNMENT PAYMENTS	398.7	440.4
NET INCOME	2.0	-

APPENDIX ‘ ‘TRPT-33’ ’

DOCUMENTS SUBMITTED BY VIA

RAIL CANADA INC.

1982-1985

(MILLION OF CURRENT \$)

Treasury Board
Submission

REVENUES

EXPENSES

Rail
Station (VIA staff)
On Board
Incentives
Depreciation

TOTAL OPERATING SAVING

CAPITAL BACKSHOPPING SUMMARY

	<u>1982</u>	<u>1983</u>	<u>1984</u>	<u>1985</u>
Treasury Board Submission				
	36.1	40.4	44.9	49.8
REVENUES				
EXPENSES				
Rail	57.5	70.7	82.0	95.1
Station (VIA staff)	3.5	3.9	4.4	4.8
On Board	13.3	14.9	16.5	18.4
Incentives	2.9	3.2	3.6	4.0
Depreciation	-	1.1	2.4	3.9
	77.2	93.8	108.9	126.2
TOTAL OPERATING SAVING	41.2	53.4	64.0	76.4
CAPITAL BACKSHOPPING SUMMARY				
	14.0	17.1	19.9	23.0
	55.2	70.5	83.9	99.4

APPENDICE "TRPT-32"

DOCUMENT SOUMIS PAR LE MINISTÈRE DES TRANSPORTS

VIA RAIL CANADA INC.

COÛTS REVENUS ET PERTES
RÉPERCUSSIONS SUR LES SERVICES DES SERVICES DE 1981
 ('000\$ 1981)

<u>Services réduits</u>	<u>Coûts</u>	<u>Revenus</u>	<u>Économies 1981 \$</u>
1 Transcon West	39110	20250	(18860)
2 Pr. Albert-Regina	1539	150	(1389)
3 Capreol-Winnipeg	1826	500	(1326)
4 Drumheller-Edmonton	1190	83	(1107)
5 Churchill-Winnipeg	2413	300	(2113)
6 Armstrong-Winnipeg	865	25	(840)
7 Capreol-Nakina	105	20	(85)
8 Havelock-Toronto	202	180	(22)
9 Stouffville-Toronto	490	105	(385)
10 Barrie-Toronto	561	140	(421)
11 Montréal-Ottawa	1200	400	(800)
12 Montréal-Mont Laurier	485	65	(420)
13 Cochrane-Montréal	4156	400	(3756)
14 Chicoutimi-Montréal	2523	300	(2223)
15 Montréal-Sherbrooke	414	100	(314)
16 Transcon East	12255	8580	(3675)
17 Edmundston-Moncton	2407	396	(2011)
18 Sudbury-White River	931	20	(911)
<u>Services accrus</u>			
1 Ottawa-Sudbury	(981)	(300)	681
2 St-John-Fredericton	(200)	0	200
3 Jasper-Prince Rupert	(750)	400	1150
4 Winnipeg-Saskatoon- Edmonton	(6700)	(775)	5925
<u>Économies générales</u>			
1 sans application spécifique	9500		(9500)
TOTAL	73541	31339	(42202)

JUSTIFICATIONS POUR DES CRÉDITS SUPPLÉMENTAIRES
AF 1982/83

FACTURES FINALES	<u>\$'000,000</u>	<u>\$'000,000</u>
1978 FACTURE FINALE	1.6	
1979 FACTURE FINALE	<u>3.4</u>	5.0
1981 DÉPASSEMENT DE COÛTS		
1981 DÉFICIT DE FONCTIONNEMENT	<u>8.0</u>	8.0
1982 DÉPASSEMENT DE COÛTS		
HAUSSE DE COÛTS DE 1981	49.9	
L'EFFET DE REPORT DE LA FACTURE ANNUELLE DE 1981		
RÉSERVE POUR LA FACTURE ANNUELLE DE 1982	<u>19.8</u>	86.9
1983 DÉPASSEMENT DE COÛTS		
HAUSSE DE COÛTS DE 1982		
PREMIER TRIMESTRE DE 1983	<u>33.6</u>	<u>33.6</u>
		133.5

JUSTIFICATION POUR VIA RAIL CANADA INC.
BUDGET DE FONCTIONNEMENT

	\$ 000,000	<u>1981</u>	<u>1982</u>
REVENUS		163.3	159.5
COÛTS			
COÛTS IMPUTABLES A VIA		187.8	203.4
COÛTS IMPUTABLES AUX CHEMINS DE FER OPERATIONNELS		<u>372.2</u>	<u>396.5</u>
TOTAL		560.0	599.9
PERTES			
CONTRIBUTIONS DU GOUVERNEMENT		398.7	440.4
BÉNÉFICES		2.0	-

APPENDICE « TRPT-33 »

DOCUMENTS SOUMIS PAR VIA
RAIL CANADA INC.

ÉCONOMIES PRÉVUES EN RAISON DES RÉDUCTIONS
DE SERVICE

1982-1985

(EN MILLIONS DE DOLLARS COURANTS)

Présentation au
Conseil du Trésor

	<u>1982</u>	<u>1983</u>	<u>1984</u>	<u>1985</u>
REVENUS	36.1	40.4	44.9	49.8

DÉPENSES

Voies ferrées
Gares (personnel de VIA)
Services à bord
Mesures d'incitation
Amortissement

	<u>70.7</u>	<u>82.0</u>	<u>95.1</u>
	3.5	4.4	4.8
	13.3	16.5	18.4
	2.9	3.6	4.0
	-	2.4	3.9
	<u>77.2</u>	<u>108.9</u>	<u>126.2</u>

ÉCONOMIE TOTALE SUR LE
FONCTIONNEMENT

41.2	53.4	64.0	76.4
------	------	------	------

FRAIS D'ATELIER--
IMMOBILISATIONS

<u>14.0</u>	<u>17.1</u>	<u>19.9</u>	<u>23.0</u>
55.2	70.5	83.9	99.4



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Printing Office,
Supply and Services Canada,
45 Sacré-Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Imprimerie du gouvernement canadien,
Approvisionnement et Services Canada,
45, boulevard Sacré-Coeur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

WITNESSES—TÉMOINS

From VIA Rail Canada Inc.:

Mr. Pierre Franche, President and Chief Executive Officer;
Mr. Gabriel Fortin, Q.C., Vice-President, Law and Secretary.

De VIA Rail Canada Inc.:

M. Pierre Franche, président—directeur général;
M. Gabriel Fortin, c.r., vice-président aux affaires juridiques
et secrétaire général.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 83

Tuesday, November 23, 1982

Chairman: Maurice A. Dionne

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 83

Le mardi 23 novembre 1982

Président: Maurice A. Dionne

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on**Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des*

Transport

Transports

RESPECTING:

Supplementary Estimates (B) 1982-83: Vote 80b—
Payments to VIA Rail Canada Inc.—Surface
Transportation Program under TRANSPORT

CONCERNANT:

Budget supplémentaire (B) 1982-1983: crédit 80b—
Paiements à VIA Rail Canada Inc.—Programme des
transports de surface sous la rubrique TRANSPORTS

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

First Session of the
Thirty-second Parliament, 1980-81-82Première session de la
trente-deuxième législature, 1980-1981-1982

STANDING COMMITTEE ON
TRANSPORT

Chairman: Maurice A. Dionne

Vice-Chairman: Pierre Deniger

Benjamin
Berger
Blaikie
Bockstael
Campbell (*LaSalle*)

Corbin
Corriveau
Ellis
Flis
Forrestall

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Maurice A. Dionne

Vice-président: Pierre Deniger

Messrs. — Messieurs

Gass
Harquail
MacBain
Mazankowski

McKnight
Nowlan
Siddon
Turner—(20)

(Quorum 11)

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, NOVEMBER 23, 1982

(126)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 8:12 o'clock p.m. this day, the Vice-Chairman, Mr. Deniger, presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Benjamin, Blaikie, Bockstael, Campbell (*LaSalle*), Corriveau, Deniger, Forrestall, McKnight, Nowlan and Turner.

Witnesses: From VIA Rail Canada Inc.: Mr. Pierre Franche, President and Chief Executive Officer and Mr. Gabriel Fortin, Q.C., Vice-President—Law and Secretary.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference, dated November 8, 1982, relating to the Supplementary Estimates (B) for the fiscal year ending March 31, 1983 (*See Minutes of Proceedings, Tuesday, November 16, 1982, Issue No. 80*).

The Committee resumed consideration of Vote 80b—Surface Transportation Program under TRANSPORT.

The witnesses answered questions.

At 9:45 o'clock p.m., the Committee adjourned until 9:30 o'clock a.m., Thursday, November 25, 1982.

PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 23 NOVEMBRE 1982

(126)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 20h12 sous la présidence de M. Deniger, (président).

Membres du Comité présents: MM. Benjamin, Blaikie, Bockstael, Campbell (*LaSalle*), Corriveau, Deniger, Forrestall, McKnight, Nowlan et Turner.

Témoins: De VIA Rail Canada Inc.: M. Pierre Franche, président-directeur général et M. Gabriel Fortin, c.r., vice-président—Affaires juridiques et secrétaire général.

Le Comité reprend l'étude de son Ordre de renvoi du 8 novembre 1982 portant sur le Budget supplémentaire (B) pour l'année financière se terminant le 31 mars 1983 (*Voir procès-verbal du mardi 16 novembre 1982, fascicule n° 80*).

Le Comité reprend l'étude du crédit 80b—Programme de transport de surface sous la rubrique TRANSPORTS.

Les témoins répondent aux questions.

A 09h45, le Comité suspend ses travaux jusqu'au jeudi 25 novembre 1982, à 09h30.

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

[Texte]

Tuesday, November 23, 1982

• 2012

The Vice-Chairman: We shall resume consideration of our order of reference relating to Supplementary Estimates (B) for the fiscal year ending March 31, 1983. We shall resume consideration of Vote 80b relating to the surface transportation program.

TRANSPORT

A—Department—Surface Transportation Program

Vote 80b—Payments to VIA Rail Canada Inc. in respect of the costs of the management of the Company.....\$133,500,000

The Chairman: Mr. Nowlan, you are first on the second round.

Mr. Nowlan: Thank you. I have waited for this for a long time, Mr. Chairman, and I know Mr. Benjamin has. I have a general question. I apologize, if it has been covered before, but if so I hope the chairman or the witness will let me know. In the Seventh Report of the committee we talked about the advisory board. Has that been covered, Mr. Chairman?

The Vice-Chairman: No.

Mr. Nowlan: I am coming down to the specifics, because I have some interesting personal experiences of my family on VIA Rail. Mr. Chairman, to Mr. Franche, the committee, after studying the unilateral, arbitrary, despotic cut of the then Minister of Transport of 20% of VIA Rail, amongst other things, said that there should be consideration for the creation of an advisory board on surface transportation comprised of representatives of government, VIA Rail, the bus industry and other affected groups.

My question, in sort of a philosophical way to start with, to the president of VIA Rail, Mr. Chairman, is: What would your reaction be to such an advisory board, and where could you see what role it could play?

Mr. Pierre Franche (Chairman and President, VIA Rail Canada Inc.): Mr. Chairman, I think this was covered this morning.

Mr. Nowlan: Okay, it was covered. Okay, forget about it. I was in and out this morning.

Now I will move along very quickly because, quite frankly, having talked about the creation of this blue-ribbon, gilt-edged advisory board of great people from different elements of the bureaucracies of the world, be they government, VIA Rail, or the bus industry, the thing I would like to know, Mr. Chairman, in terms of other affected groups, and I am saying this in a very personal way... my daughter happens to be at the University of Toronto, second year law, and she takes VIA Rail home quite often... I confess this as a failure, but I

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

[Traduction]

Le mardi 23 novembre 1982

Le vice-président: Nous reprenons l'étude de notre ordre de renvoi se rapportant au budget supplémentaire (B) pour l'année fiscale se terminant le 31 mars 1983. Nous reprenons l'étude du crédit 80b se rapportant au programme des transports de surface.

TRANSPORTS

A—ministère—Programme des transports de surface

Crédit 80b—paiements à VIA Rail Canada Inc. relativement aux coûts de gestion de cette Société\$133,500,000

Le président: Monsieur Nowlan, vous êtes le premier pour le deuxième tour.

M. Nowlan: Merci. J'attends cette occasion depuis longtemps, monsieur le président, et je sais que c'est le cas de M. Benjamin également. J'aimerais poser une question d'ordre général. Je m'excuse si l'on a déjà abordé la question précédemment, et j'espère que si tel est le cas le président ou le témoin me le feront savoir. Dans le septième rapport du Comité, nous avons parlé d'un comité consultatif. Cette question a-t-elle déjà été discutée, monsieur le président?

Le vice-président: Non.

M. Nowlan: J'en viens aux détails, car je tiens de ma famille des faits intéressants au sujet de VIA Rail. Ainsi, monsieur le président et monsieur Franche, le Comité, après avoir étudié les coupures unilatérales, arbitraires et despotiques de l'ancien ministre des Transports, coupures de 20 p. 100 de VIA Rail entre autres, le Comité donc estimait que l'on devrait étudier la possibilité de créer un Conseil consultatif sur les transports de surface, comités auxquels devraient siéger des représentants du gouvernement, de VIA Rail, de l'industrie des autobus et d'autres groupes touchés.

Je poserai pour commencer au président de VIA Rail une question quelque peu hypothétique: quelle serait votre réaction devant la création d'un tel conseil consultatif et quel devrait à votre avis en être son rôle?

M. Pierre Franche (président de VIA Rail Canada Inc. et président du Conseil d'administration): Monsieur le président, je crois que l'on a parlé de cette question ce matin.

M. Nowlan: Très bien alors, n'en tenez pas compte. Je suis venu au Comité de façon intermittente ce matin.

Je passerai les choses en revue très rapidement. On a parlé de la création de ce conseil consultatif d'experts supercompétents provenant de divers paliers de l'administration, de VIA Rail et de l'industrie des autobus. J'aimerais poser quelques questions au sujet des autres groupes concernés et je suis personnellement touché par la question puisque ma fille est étudiante à l'Université de Toronto, en deuxième année de droit, et qu'elle prend VIA Rail pour revenir à la maison. J'aurais dû évidemment je m'en excuse lui téléphoner au cours

[Texte]

intended to phone her over the weekend to get the details of what she explained to me about the passenger-VIA Rail relationship in the hurdles or problems that she ran into in travelling VIA Rail.

• 2015

My question, Mr. Chairman is this: In terms of the other effective groups, I am just wondering if VIA Rail, in terms of a modern approach, regardless of all the blue-ribbon bureaucrats we could have on an advisory committee . . . I seriously suggest it would be very interesting for the students of the land, be they in central Canada or elsewhere, to be part of either a large advisory group, or quite frankly, to have their own study group. Students and/or other elements of our society—but certain students, from my personal knowledge—really do ride VIA Rail.

I cannot give them . . . I am not going to bore the committee tonight; but quite frankly, I could write you a letter about some of the experiences she has had, and I myself, in phoning about timetables and everything else, be it Ottawa or the Toronto end. If this happens in the central part of the country, what is happening out in the periphery?

So my question—and I come to my last question after this—is: In considering, as I know you have with benevolence and serious reasonableness, the recommendation of the CTC about a blue-ribbon bureaucratic advisory board, has there been any input at all to have students be their own little advisory board in terms of relationships to VIA Rail and how the public can use your service better?

Mr. Franche: Mr. Chairman, referring in a way to the hon. member's question again, this morning I did . . . I would like to repeat it, for his benefit. Yes, I support an advisory board concept; but I have had to say two conditions: It is after 23 days as chief executive officer of VIA Rail, and secondly, as long as the bus industry participates as openly as we would like it to participate in this group.

Now, frankly, I have not thought of who should be in that group; but obviously, students are a very important part of the public who use trains. They are important in two ways: First, I think it meets some of their needs, financial and otherwise; and second, they are the future customers of VIA, 20 years from now. So in that sense, I think they are quite important.

I should mention VIA has advisory boards in each region, and there are four regions: the Atlantic, Quebec, Ontario and western regions. So we do have representatives of different groups, provinces, labour, Transport 2000, and so forth. I would not be able to tell you honestly whether or not students are on it, but it is quite a cross-section of the country.

So we have already recognized the need, even internally, for some advisory board. I have not thought of a student advisory board. It might be a very interesting thought; but this evening, *à brûle-pourpoint*, as we say, it is very difficult for me to be more responsive to your request.

[Traduction]

du weekend pour qu'elle me rappelle tous les problèmes qu'elle rencontre en tant que passagère sur les trains de VIA Rail.

Ma question monsieur le président est la suivante: il faut être moderne et il faut bien se rendre compte qu'il y a des groupes qui sont particulièrement touchés par ces questions. En plus des experts supercompétents que nous pourrions avoir comme membres de ce conseil consultatif, je suggère que nous fassions participer les étudiants canadiens, du centre ou d'autre part. Je suggère que ces étudiants forment leur propre groupe d'étude car de même que d'autres éléments de notre société, ces étudiants utilisent VIA Rail.

Je ne pourrais leur donner des . . . Je ne veux pas embêter le Comité ce soir mais je pourrais vous envoyer une lettre relatant toutes les mésaventures de ma fille et de moi-même d'ailleurs dans nos rapports avec VIA Rail, qu'il s'agisse de téléphoner pour obtenir des horaires, que ce soit à Ottawa ou à Toronto. Si la situation est mauvaise dans le centre du pays, que doit-elle être à la périphérie?

Ma question, mon avant-dernière question, est la suivante: je sais que vous avez étudié avec bienveillance et sérieux la recommandation de la CTC concernant un conseil consultatif composé d'experts. Avez-vous envisagé la possibilité que les étudiants aient leur propre conseil consultatif et qu'ils étudient la façon d'améliorer le service?

M. Franche: Monsieur le président, pour ce qui est de la question du député, j'en ai déjà parlé ce matin, je vais le répéter. Je suis d'accord avec le concept d'un conseil consultatif, mais il faut tenir compte de deux choses: d'abord il n'y a que 23 jours que je suis président de VIA Rail et deuxièmement je suis en faveur d'un tel concept pourvu que l'industrie des autobus y participe aussi ouvertement que nous le souhaiterions.

Je dois vous dire franchement que je n'ai pas réfléchi à la participation à ce conseil, mais il est certain que les étudiants représentent une clientèle importante pour les trains; importante de deux façons: premièrement, du point de vue financier, deuxièmement parce que les étudiants dans 20 ans seront les clients de VIA. Donc j'estime qu'ils sont importants.

Je dois signaler que VIA a des conseils consultatifs dans chaque région et ceci pour les 4 régions de l'Atlantique, le Québec l'Ontario et les régions de l'Ouest. Nous avons donc des représentants de différents groupes différentes provinces, des syndicats, Transport 2000 etc. Je ne pourrais vous dire honnêtement si les étudiants en font partie, mais la représentation est assez variée.

Nous avons reconnu, au sein même de VIA le besoin d'un comité consultatif. Je n'ai pas pensé précisément à un comité consultatif composé d'étudiants. Cela pourrait être quelque chose de fort intéressant mais je ne pourrai vous répondre précisément à brûle-pourpoint ce soir.

[Text]

Mr. Nowlan: Okay. Mr. Chairman, I am not going to pursue it; but quite frankly, in my brief exposure to Amtrak and their operations between New York and Washington—and Mr. Benjamin and I and Mr. Mazankowski and Mr. Charles Turner were there—as a politician, I had an instinctive reaction that I really did think—and I may be wrong... that their administrative public interrelations were a heck of a lot better than our VIA Rail administrative, box-office public relations.

I will write you a letter detailing the specifics of the problems three of my children have had taking VIA Rail between Toronto, Port Hope, Ottawa and back in the last five years. Of course, it certainly over-extends your period of the last 22 days, but I think it would be very good.

Specifically—and I know I am trespassing, but I did not ask many questions this morning—you mentioned the Atlantic area, Mr. Franche. I would like to ask you two specific questions, and I think your officials have the answer to this in part. Why in the name of common sense and rationality to customers trying to use the rail, does not the Ocean from Montreal going to Halifax connect with the VIA train which leaves Halifax into my valley? At the moment, there is a gap of about an hour. Even Windsor Junction, which is just outside Halifax, where the Ocean has to go through and VIA has to go down by, would be an interesting point of rendezvous for the alleged commuters out of Halifax and/or those customers using the national train service and, especially, out of Montreal to Halifax. At the moment, there is no connection out. Ironically, there is a connection in. Now that is something which, if you cannot answer that tonight, I seriously want a very considered answer to, because, quite frankly, from what little I have heard before, just as a layman, I do not accept it..

• 2020

My next question is specifically, Mr. Chairman, in order to encourage the traffic, again of students and/or others, by using Halifax as a specific example of which I have personal knowledge, why during the week do you have certain rates—and I think the fare from Halifax to Digby or Halifax to Middleton is, say, \$27, but I am not sure of the figure... while on the weekend for the Friday return fare the fare is \$37 or \$47? Now I have the figures a little exaggerated, but the point of the matter is that Halifax being a very community-orientated society in the valley, with students going to the universities in the city and other people going to shop, et cetera, including a lot of split families whose members go back and forth, yet people cannot buy a return ticket on Friday... whereas on Thursday, Wednesday or Tuesday they can buy the same ticket for \$10 to \$15 less. What is your explanation for that other than what the traffic will bear?

An hon. Member: You force them to hitch-hike.

An hon. Member: That is the explanation.

Mr. Nowlan: You force them to hitch-hike. I mean, you could start to get them into the rhythm of riding the rocky rails.

[Translation]

M. Nowlan: Très bien. Monsieur le président, je ne poursuis pas davantage, cependant du peu que je connais d'Amtrak et de sa façon de fonctionner entre New-York et Washington—il en va de même pour M. Benjamin, Mazankowski et Charles Turner—du peu que je connais d'Amtrak donc, mon instinct politique me dit que l'administration d'Amtrak est bien meilleure que celle de VIA Rail, je veux parler de l'administration et également du service aux guichets.

Je vous écrirai une lettre donnant tous les détails des problèmes auxquels ont eu à faire face mes trois enfants lorsqu'ils ont pris le train entre Toronto, Port Hope et Ottawa au cours des cinq dernières années. Évidemment cela ne se confine pas à vos 22 jours en poste, mais je crois que cela vaut la peine d'être exposé.

Je sais que je dépasse quelque peu mon temps, mais je n'ai pas posé beaucoup de questions ce matin. Vous avez parlé de la région de l'Atlantique, monsieur Franche. J'aimerais vous poser deux questions précises. Je sais que vos fonctionnaires ont en partie du moins la réponse à ces questions. Le bon sens ne dicterait-il pas qu'il ait communication directe entre le train Océan de Montréal à Halifax et les trains qui quittent Halifax pour se rendre dans ma vallée? Il serait intéressant évidemment de pouvoir changer à Windsor Junction qui se trouve à l'extérieur d'Halifax et par où passent les trains Océan de même que VIA Rail. Ce serait intéressant à la fois pour les personnes qui changent de train en provenance de Halifax ou de Montréal. À l'heure actuelle, il n'y a aucune correspondance qui permette de partir d'Halifax mais ironiquement il y en a une qui permet d'y arriver. Si vous ne pouvez répondre à cette question ce soir, j'aimerais que vous l'étudiez et, personnellement, je dois vous dire que je n'accepte pas...

Monsieur le président, je crois qu'il faudrait encourager la circulation ferroviaire en permettant aux étudiants et aux autres de prendre le train. Pourquoi alors le tarif est-il différent pendant la semaine des week-ends. Je crois que le prix du billet d'Halifax à Digby ou d'Halifax à Middleton est de \$27 pendant la semaine alors qu'il est de \$37 ou \$47 en fin de semaine pour l'aller et retour? J'ai peut-être un peu exagéré les chiffres, mais le fait est qu'à Halifax la vie communautaire est très forte et les élèves qui étudient dans les universités rentrent chez eux en fin de semaine, il y a également les personnes qui vont faire du magasinage et les membres de familles qui rentrent chez eux. Cependant, le prix du billet aller-retour le vendredi est de \$10 à \$15 plus cher que le même billet le mardi le mercredi ou le jeudi. Quelle est votre explication d'une telle différence?

Une voix: Il faut forcer ces personnes à faire de l'auto-stop.

Une voix: Oui.

M. Nowlan: Vous forcez ces étudiants à faire de l'auto-stop au lieu de leur faire prendre le pli de prendre le train.

[Texte]

The Vice-Chairman: Mr. Franche.

Mr. Franche: In reply to the first part of your question it will be a pleasure to supply the information in more detailed fashion, if the committee so wishes; otherwise, we will be glad to supply it to the hon. member at the wish of the committee.

With respect to the second part, what we have at the moment is a discount policy from Monday to Friday morning covering that period when, obviously, there are fewer people on trains while, on weekends, the trains are rather full. So the practice is tied not so much to what the market will bear but to how the market behaves in a way. We have quite a few people on trains on weekends and, therefore, we try to encourage people to travel during the week. That does not answer the problem of students. Obviously it answers the problem of other people.

Mr. Nowlan: What about workers who have a weekend off? I am not going to argue it right now. You have answered it in part. I know about the marketplace and, ordinarily, I go along with it to a point but, when we have a subsidized service which used to be part of our national heritage and now is fighting for its life, as a layman, frankly I think it might be an interesting policy of public education to have a discount fare which extends into the weekend. And if you are booked it might show those who make a little late phone call—sorry, the train is booked. Or you might put on another car. That is the point. Then people would start to think, goodness gracious, I am riding in something of some significance; it is not just one step away from the old thumb.

It relates not just to students; it is workers. It is people who work 5 days a week. I am going by Halifax and the valley. I have 20,000 to 25,000 people in my riding who work in the metropolitan area of my friend here, Dartmouth—Halifax and the Halifax metropolitan area, and if they once got into the rhythm of riding the rails they might encourage their children, their grandchildren, their parents, their mothers-in-law, especially, to take the “other way” trip—you take it one way or the other way. There are many interesting possibilities. So I really wonder how much study has been done on this discount fair that only applies between . . . You are not the airlines. You are trying to build up a ridership, and I really think you would not lose that much if you explored with a little imagination, which undoubtedly you have in your system, but I have not seen it applied yet.

• 2025

The Vice-Chairman: That was your last question.

Mr. Nowlan: Yes.

Mr. Franche: Very quickly, Mr. Chairman, when the hon. member asks what study we have done of our discount policy, that is one of the very areas I am questioning at the moment. I have asked our own marketing people to look at the whole approach to marketing discounts across the country on a regional basis by types of customers and so forth. So that will

[Traduction]

Le vice-président: Monsieur Franche.

M. Franche: En réponse à la première partie de votre question, je me ferais un plaisir de vous donner les renseignements de façon plus détaillée si le Comité le désire. Autrement, nous pourrions simplement fournir les renseignements à l'honorable député.

En ce qui concerne la deuxième partie de votre question, nous avons à l'heure actuelle une politique de prix réduits du lundi au vendredi matin quand peu de gens prennent le train par opposition à la fin de semaine où les trains sont assez pleins. Ainsi donc nous fonctionnons en tenant compte non pas de ce que le marché peut supporter mais en tenant compte de la façon dont le marché se comporte. Il y a pas mal de passagers qui utilisent le train le week-end et nous encourageons le public à prendre le train au cours de la semaine. Evidemment cela ne solutionne pas le problème des étudiants, mais satisfait d'autres secteurs de la population.

M. Nowlan: Que dire des travailleurs qui ont une fin de semaine de congé? Je ne discuterai pas de cette question maintenant, vous y avez répondu en partie. Je connais le marché et généralement je laisse aller les choses mais quand on a un service subventionné qui fait partie du patrimoine national depuis toujours et qui est entrain de se battre pour rester en vie, je crois qu'il serait peut-être intéressant de prévoir des tarifs réduits pour les week-ends également. On pourrait tout simplement prévoir un système de réservation et informer le public quand le train est rempli ou tout simplement ajouter un autre wagon. Le public commencerait peut-être à prendre les choses au sérieux.

Je ne parlais pas ici simplement des étudiants, mais également des gens qui travaillent pendant la semaine. Dans ma circonscription, il y a de 20,000 à 25,000 personnes qui travaillent dans la région métropolitaine de Dartmouth à Halifax ainsi que dans le grand Halifax. Si ces personnes prenaient l'habitude de prendre le train, elles encourageraient toutes leurs familles à le faire et à prendre des billets aller-retour. Il y a beaucoup de possibilités intéressantes. Je demande donc vraiment jusqu'où on a étudié cette question des réductions sur la ligne . . . Vous n'êtes pas une compagnie aérienne. Vous êtes en train d'essayer de créer une clientèle et des lignes, et je pense que vous ne devriez pas trop perdre si vous cherchez à faire preuve d'un peu d'imagination, pour tirer parti de ce qui est à votre disposition, ce que jusqu'ici je n'ai pas encore pu constater.

Le vice-président: C'était donc votre dernière question.

M. Nowlan: Oui.

M. Franche: Très rapidement, monsieur le président, lorsque l'honorable député me demande quelles études nous avons faites sur les politiques de réduction, c'est précisément un des domaines que je cherche en ce moment à définir. J'ai demandé à nos responsables du marketing d'étudier l'ensemble de cette question, c'est-à-dire la politique de billets à prix réduits dans tout le pays sur une base régionale par type de clients etc. Ce

[Text]

be part of the policy of VIA to be determined in the next few months.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Franche.

Mr. Benjamin.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, could I just ask a very quick supplementary? Would you mind if I . . .

The Vice-Chairman: Go ahead, Mr. Forrestall; no problem.

Mr. Forrestall: The point, Mr. Chairman, that Mr. Nowlan touches upon raises a question in my mind, and perhaps the president could briefly indicate whether or not there is a relationship route by route, region by region, throughout the country with respect to discount fares or normal regular fares. Is a seat-mile the same from Halifax to Wolfville as it would be—what is a comparable 55-mile distance somewhere else in Canada?

The Vice-Chairman: Alexandria to Ottawa.

Mr. Forrestall: Alexandria to Ottawa. And where there would be university students travelling, of course. Is there a comparable rate structure, including discounts and everything else?

Mr. Franche: Mr. Chairman, the seat-mile is the same, I understand, across the country. That may be part of the problem: Does it respond to the markets? I am afraid we do not have a national market; we have regional markets, and we may have to adapt to that.

Mr. Forrestall: I had not asked to go down, but I might want to explore this. So if you do not mind, I—just for a few minutes. Thank you, Mr. Benjamin; I apologize.

Mr. Benjamin: No, do not apologize; it was a good question.

Mr. Chairman, I want to return for a moment to the rail line Smiths Falls-Brockville and the \$11 million, and I want to know if Mr. Franche is going to really hold still. I would like, Mr. Chairman, at your pleasure to remind the committee that for some 10, 12, 15 years before the existence of VIA Rail that railway got 80% subsidy, including depreciation and maintenance on that railway line, and then with the existence of VIA Rail they got full cost recovery for maintenance and rehabilitation and track repair. I want to ask Mr. Franche: Are you really going to sit back and let Canadian Pacific stick VIA Rail for \$11 million on something that they have already been paid for by taxpayers either through subsidies to CP or subsequently subsidies through VIA Rail? Are you really going to hold still for that?

The Vice-Chairman: Mr. Franche.

Mr. Franche: Mr. Chairman, I think that under our present operating agreement and the way we are set up if we want to make those improvements to those rails we do not have much choice at the moment. We are operating under R-6313, and I

[Translation]

sera donc partie intégrante de la politique de VIA qu'il faudra déterminer dans les mois à venir.

Le vice-président: Merci, monsieur Franche.

Monsieur Benjamin.

M. Forrestall: Monsieur le président, est-ce que je peux poser rapidement une question supplémentaire? Cela vous gênerait-il beaucoup si je . . .

Le vice-président: Allez-y, monsieur Forrestall; pas de problème.

M. Forrestall: La question soulevée par M. Nowlan en soulève une autre pour moi, monsieur le président, et le président pourrait peut-être répondre rapidement et me dire s'il y a une relation, trajet pour trajet, région pour région, dans tout le pays en ce qui concerne ces billets à prix réduit ou même les billets à prix normal. C'est-à-dire que le prix du mille par siège, est le même de Halifax à Wolfville, que de . . . Quelle est par exemple une distance comparable de 55 milles ailleurs au Canada?

Le vice-président: Alexandria-Ottawa.

M. Forrestall: Exactement. Et avec exactement des étudiants dans les deux cas. Y a-t-il donc une correspondance possible tarifaire, en incluant les billets à prix réduit et le reste?

M. Franche: Monsieur le président, le prix du mille par passager est le même, je pense dans tout le pays. C'est peut-être précisément là où le bât blesse: Cela répond-il toujours aux conditions du marché? Je me demande si nous avons véritablement un marché national; nous avons des marchés régionaux, et il faudrait peut-être s'y adapter.

M. Forrestall: Je ne voulais pas perdre mon tour, mais peut-être qu'il serait bon de poser plus de questions là-dessus. Si vous n'y voyez aucun inconvénient, . . . juste quelques minutes. Merci, monsieur Benjamin; excusez-moi.

M. Benjamin: Pas du tout; la question était très bonne.

Monsieur le président, je voudrais revenir un instant à la ligne Smiths Falls Brockville et ces 11 millions de dollars, et j'aimerais savoir si monsieur Franche est décidé à ne rien faire. J'aimerais bien, monsieur le président, avec votre permission rappeler au Comité que pendant 10, 12 ou même 15 ans avant l'existence de VIA Rail, cette ligne était subventionnée à 80 p. 100, en incluant l'amortissement, les frais de réparation et de maintenance, alors que depuis VIA Rail il y a une prise en charge totale de l'entretien, de l'amélioration et de la réparation des voies. Je voudrais donc demander à monsieur Franche: Allez-vous simplement vous croiser les bras et vous laisser plumer de 11 millions de dollars par Canadien Pacifique, alors que cela a déjà été payé par les contribuables soit par le biais des subventions à CP ou par d'autres subventions par le biais de VIA Rail? N'allez-vous donc rien faire?

Le vice-président: Monsieur Franche.

M. Franche: Monsieur le président, je crois que dans le cadre actuel de l'accord qui a été passé, et en raison de notre organisation, nous n'avons guère le choix si nous voulons faire les améliorations que nous envisageons. En vertu de l'article R-

[Texte]

am told we have to pay for any improvements for passenger rail.

Mr. Benjamin: In other words, then, VIA Rail is in a situation where if they do not put up the \$11 million you will be forced to operate trains at about an average of 40 or 42 miles an hour unless you fix up the tracks?

Mr. Franche: To our requirements, yes. The answer is yes.

Mr. Benjamin: It is called blackmail.

All right, let me move to the matter of debugging LRCs, and I appreciate that when you bring in new equipment with minimal testing, some bugs are going to show up.

• 2030

What kind of warranty do you have with Bombardier? In the returning of equipment to various and sundry shops, or even the factory, are those costs covered by Bombardier under any kind of warranty agreement, or is VIA Rail stuck with the costs?

Mr. Franche: On this one, I think, to better enlighten the committee, Mr. Chairman, I would ask our vice-president, who has been legal and corporate secretary for a few years and is familiar with the contract, to assist me in answering the question.

The Vice-Chairman: Mr. Fortin.

Mr. Gabriel Fortin Q.C. (Vice-President, Law, and Secretary, VIA Rail Canada Inc.): Mr. Chairman, Mr. Benjamin, I would reply to that that in our contracts with Bombardier we have warranty clauses, such as usually appear in that type of commercial contract and in those types of circumstances. We have warranty clauses and those can be applied against Bombardier and the manufacturers of the parts as well.

Mr. Benjamin: I am just following up on what Mr. Ellis was asking this morning. Do you include in your bill of expense to Bombardier the extra costs incurred by VIA Rail to take LRC equipment to certain locations, the extra running costs you have and what not, in order to get it serviced and have repairs made or bugs taken out of railway cars, or LRC cars? Do you take into account the extra costs and expense that VIA Rail is put to in returning that equipment for warranty service?

Mr. Fortin: Usually, to my knowledge, in that type of contract the warranty clause would not include consequential damages. If you are thinking about lost revenue because of the breakdown of equipment or the cost of sending it back, I would think those would be considered as consequential damages, even though you have warranty service. I think any consumer experiences that. When you have to return something you purchased for warranty service, you are deprived of that for that period of time. If it is a watch or something and you have to return it, you may have to pay for a stamp to ship it back to the manufacturer for repair. So as far as VIA is concerned in our contract with Bombardier, this is the normal commercial agreement between two corporations.

[Traduction]

6313, je pense que nous devons payer toutes les améliorations sur les lignes ferroviaires voyageurs.

M. Benjamin: Autrement dit, VIA Rail va devoir débours ces 11 millions de dollars, sinon ils ne pourront pas réparer les voies et les trains rouleront à peu près à 40 à 42 milles de moyenne.

M. Franche: C'est ce qu'exige le règlement, oui. La réponse est donc oui.

M. Benjamin: C'est ce qu'on appelle du chantage.

Très bien, passons maintenant à la question du rodage de LRC, je sais que lorsqu'on a affaire à du nouveau matériel dont les essais n'ont pas été poussés, il y aura toujours quelques petits problèmes.

Quelles sont les garanties qui vous ont été accordées par Bombardier? Lorsque vous rendez du matériel aux ateliers, ou même à l'usine, les coûts sont-ils pris en charge par Bombardier dans le cadre de la garantie, ou reviennent-ils à VIA?

M. Franche: Je pense que je demanderais à notre vice-président de répondre à cette question, monsieur le président, puisqu'il a été secrétaire chargé des questions juridiques pendant plusieurs années et qu'il connaît le contrat; je pense qu'il va pouvoir m'aider à répondre.

Le vice-président: Monsieur Fortin.

M. Gabriel Fortin c.r. (vice-président aux Affaires juridiques et secrétaire, VIA Rail Canada Inc.): Monsieur le président, monsieur Benjamin, je répondrai à cette question en disant que dans nos contrats avec Bombardier nous avons des clauses de garantie, comme c'est l'habitude dans ce genre de contrats commerciaux et dans ces types de situation. Nous avons des clauses de garantie et elles s'appliquent à Bombardier et aux manufacturiers des pièces détachées.

M. Benjamin: Je continue en revenant à ce que M. Ellis a demandé ce matin. Est-ce que vous incluez dans votre facture à Bombardier les coûts supplémentaires assumés par VIA Rail lorsque vous devez transporter certain matériel du LRC, pour faire des réparations ou roder certaines choses? Est-ce que vous tenez compte donc de ces frais supplémentaires et est-ce que cela rentre dans la clause de garantie?

M. Fortin: D'habitude, que je sache, ce type de contrat prévoit une garantie qui ne couvre pas les frais supplémentaires auxiliaires. C'est donc dans cette catégorie que rentreraient les frais de transport du matériel qui devrait être réparé. Même s'il y a une clause de garantie. C'est ce qui se passe d'ailleurs dans n'importe quel cas pour le consommateur habituel. Lorsque vous devez envoyer quelque chose que vous avez acheté, dans la limite de la garantie, vous ne pouvez plus vous en servir pendant cette période de temps, et de plus, si c'est par exemple une montre, il vous faudra payer le port jusqu'à l'usine où elle sera réparée. Pour VIA, dans le cadre de notre contrat avec Bombardier, c'est exactement ce type d'accord commercial qui fonctionne entre deux sociétés.

[Text]

Mr. Benjamin: This committee can assume, then, that in the case of any additional expense, besides the warranty on the equipment, it will be covered by Bombardier? If you have some cars whose doors will not open, or if the air conditioning has gone wrong and, let us say, it is at Bellevue and you have to take it up to La Pocatière or into Montreal, deadheaded, empty, will Bombardier cover the cost of that deadheading?

Mr. Fortin: As far as the repair of the defect is concerned, I can say, yes, Bombardier is to cover it. As far as the cost of hauling it back is concerned, I would really have to refer to the contract to issue an opinion on that.

Mr. Benjamin: Yes, because the railway, either CN or CPR, is going to charge you under the costing order for hauling that deadhead equipment.

Mr. Fortin: That is right.

Mr. Benjamin: Do you recover that from Bombardier?

Mr. Fortin: To answer that question, I would have to refer to the contract.

Mr. Benjamin: All right.

Mr. Chairman, after 10 years of fighting, we got to the point where, last February, there was a big press conference; Mr. Franche's predecessor, the minister in charge of the Wheat Board, the Saskatchewan minister of urban affairs, everybody was there. It was a big press conference in the downtown railway station in Regina on the acquiring of ownership and the reaching of the agreement on a multi-modal station. The new government is having second thoughts; they have the matter under review about whether or not they will participate in the Regina multi-modal station project, which is a sort of prototype for 30 other locations in Canada. What has been the progress of discussions between VIA and the Government of Saskatchewan? Is this project still on stream? Is it in limbo? Or is it going to be cancelled? How are you making out? You have agreed on \$3 million to purchase the station property from CPR. They wanted \$9 million to begin with, and that is all lined up. Is this going down the drain? What is the state of those discussions of this review of the new government in Saskatchewan?

• 2035

The Vice-Chairman: Mr. Franche.

Mr. Franche: With the Chair's permission, I will check one point.

With respect to the Regina station, I would say about a month and a half ago I did meet with our regional vice-president and Minister Schoenhals in Regina about the station. It was a meeting to get to know him and again express our interest. Obviously, the change in government has had a disruptive effect on our discussions with CPR in acquiring the station. At the moment I would say it is not quite in limbo, but we are trying to reactivate this project in order to get the co-

[Translation]

M. Benjamin: Le comité peut donc supposer, que dans le cas de dépenses supplémentaires, en dehors de la garantie sur le matériel, Bombardier s'en chargerait? Si vous avez par exemple des wagons dont les portes ne s'ouvrent pas, si la climatisation tombe en panne, par exemple, et que vous devez transporter votre matériel de Bellevue à la Pocatière ou à Montréal, les wagons étant vides, est-ce que Bombardier prendrait en charge tout ce que cela vous coûte?

M. Fortin: En ce qui concerne la réparation de la pièce, je peux dire que Bombardier couvre cette dépense. Mais le coût du transport, le déplacement, je pense qu'il faudrait que je me reporte au contrat pour vous donner une réponse ferme là-dessus.

M. Benjamin: Oui, en effet, la compagnie de chemins de fer, CN ou CP, va certainement vous facturer le prix du transport de ces wagons vides.

M. Fortin: C'est vrai.

M. Benjamin: Est-ce que Bombardier vous le remboursera?

M. Fortin: Il faudrait que je me reporte au contrat pour répondre à cette question.

M. Benjamin: Très bien.

Monsieur le président, après avoir discuté pendant dix ans, nous en sommes arrivés à une conférence de presse impressionnante, au mois de février dernier; le prédécesseur de M. Franche, le ministre en charge de la Commission du blé, le ministre des Affaires urbaines de la Saskatchewan, tout le monde était là. C'était donc une grande conférence de presse à la gare centrale de Regina, il s'agissait donc de l'acquisition de titres de propriétés et de la signature d'un accord concernant la station multimodale. Voilà maintenant que le nouveau gouvernement se ravise; il revoit la question, et se demande s'il va participer à ce projet de station multimodale à Regina, qui serait une espèce de banc d'essai pour trente autres stations du même genre au Canada. Où en sont donc les discussions entre VIA et le gouvernement de la Saskatchewan? Le projet est-il toujours à l'ordre du jour? A-t-il été mis au rancart? Va-t-il être annulé? Où en êtes-vous? Vous vous étiez entendus sur 3 millions de dollars pour l'achat de cette gare à CP. Ils voulaient 9 millions au début mais finalement l'affaire s'est réglée. Les choses suivent-elles maintenant leur cours? Où en sont les discussions au sein du gouvernement de la Saskatchewan dans le cadre de cette nouvelle étude de la question?

Le vice-président: Monsieur Franche.

M. Franche: Avec la permission du président, je vais vérifier quelque chose.

En ce qui concerne la gare de Regina, je dirais qu'il y a un mois et demi j'ai rencontré notre vice-président régional et le ministre Schoenhals à Regina. C'était une réunion pour faire connaissance et lui rappeler que la question nous intéressait. De toute évidence, le changement de gouvernement a beaucoup gêné nos discussions avec CP sur l'acquisition de cette station. Je ne dirai pas que la chose a été enterrée, mais nous cherchons à réactiver ce projet pour obtenir la collaboration du

[Texte]

operation of the Government of Saskatchewan and then proceed with the purchase. It is still within our plan, but we need the commitment of the bus company, which is a Crown corporation in Saskatchewan, and if we can get their commitment, then I believe we will proceed rather quickly to acquire the station from CPR.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, VIA Rail has been making endeavours and efforts at Trois-Rivières, Quebec City, Regina, and there are at least 20 other locations in the country where a combination—Mr. Siddon was asking about this earlier today, about combining multi-modal terminals in order to cut down costs for the transportation companies and therefore cut down costs for the travelling public.

I take it from the answers Mr. Franche gave this morning that they are endeavoring to acquire a property from the CPR in Trois-Rivières.

I am trying to avoid getting violent or angry, Mr. Chairman. Are you telling me, Mr. Franche, that in spite of the agreement that I understood was signed, sealed and delivered, VIA Rail has still not acquired the railway and station property in Regina for \$3 million, that that is still out there somewhere? We were told at that press conference by Mr. Roberts that the deal was all made and Cabinet had approved the money. Do you mean that you do not have that property? Do you mean to tell me that whether or not STC comes in on it, you do not have the property yet?

Mr. Franche: Mr. Chairman, I will refer to the details of the agreement, those things that were stated previously.

I previously checked and we do not own the property in Regina at the moment. I have to answer that question very honestly to the hon. member. In respect of the details of the agreement, I would refer to Mr. Fortin, with your indulgence.

Mr. Fortin: Mr. Benjamin, we have an agreement with CPR to acquire the property, but the titles have not been passed. Prior to passing the titles and acquiring possession, we need an agreement with the Government of Saskatchewan without the use by the STC of part of the facility.

Mr. Benjamin: Is there any prohibition on your acquiring title whether or not the STC comes in? If you went to CPR tomorrow with the \$3 million, can you not acquire a title to this property? Even if you never did anything else with it, it is valuable.

Mr. Fortin: I believe we could acquire the property under those conditions.

Mr. Benjamin: Has Treasury Board refused to give you the \$3 million until you have agreement on all sides? ed91

[Traduction]

gouvernement de la Saskatchewan afin d'acquérir ces terrains. Cela fait donc toujours partie de nos plans, mais nous avons besoin aussi de la promesse d'une compagnie de cars, qui est une Société de la Couronne de la Saskatchewan, et si elle s'engage je pense que nous pourrions procéder rapidement à l'acquisition de cette station de CP.

M. Benjamin: Monsieur le président, VIA Rail s'est beaucoup démené à Trois-Rivières, à Québec, à Regina, et il y a encore au moins 20 autres endroits dans le pays où cette combinaison... M. Siddon parlait de cette combinaison multimodale destinée à réduire les frais de transport, les frais des compagnies et donc le prix du billet.

Si je comprends bien les réponses de M. Franche, ce matin, VIA cherche à acquérir une propriété de CP à Trois-Rivières.

Je fais de mon mieux pour ne pas me mettre en colère, monsieur le président. Nous avez-vous dit, monsieur Franche, qu'en dépit de l'accord qui—si je comprends bien—a été passé, signé et paraphé, VIA Rail ne possède toujours pas cette gare et ce chemin de fer de 3 millions de dollars, que l'affaire n'est toujours pas réglée? M. Roberts nous a dit à cette conférence de presse que le marché était passé et que le Cabinet avait approuvé les crédits. Vous me dites donc que vous n'êtes toujours pas propriétaire? Que la STC intervienne ou pas, vous n'avez toujours pas acquis ces titres de propriété?

M. Franche: Monsieur le président, je répéterai ce qui a déjà été dit, en ce qui concerne les détails de l'accord.

J'ai vérifié, et effectivement nous ne sommes pas propriétaires à Regina pour le moment. Il faut que je réponde très honnêtement à l'honorable député. En ce qui concerne les détails de l'accord, je passerai la parole à M. Fortin, si vous me le permettez.

M. Fortin: Monsieur Benjamin, nous avons passé un accord avec CP pour l'acquisition de ces titres de propriété, mais ces titres ne sont pas encore en notre possession. Avant donc de pouvoir en faire l'acquisition, nous avons besoin de passer un accord avec le gouvernement de la Saskatchewan sans que STC n'entre en ligne de compte pour l'utilisation des installations.

M. Benjamin: Que la STC intervienne ou non, est-il une condition de l'acquisition de ces titres? Si vous proposiez demain 3 millions de dollars à CP, pourriez-vous être propriétaires? Même si vous n'en faisiez rien, cela a une certaine valeur.

M. Fortin: Je crois que nous pourrions effectivement, dans ces conditions, être propriétaires.

M. Benjamin: Le Conseil du Trésor vous a-t-il refusé ces 3 millions jusqu'à ce que toutes les parties intéressées aient signé un accord?

• 2040

Mr. Fortin: Whether it is Treasury Board or some other authority, there are some conditions attached to that deal, one

M. Fortin: Qu'il s'agisse du Conseil du Trésor ou d'un autre organisme autorisé, le contrat comporte certaines conditions

[Text]

of those conditions being a deal—an arrangement—with the STC before finalizing the taking possession of the property.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, this is something that members from all parties in this committee have been working on for 10 years, off and on, formerly with CP and CN, then with VIA, with the Department of Transport, with various and sundry provincial governments, municipal governments—you name it. Now we find out, for the umpteenth time, that it is still getting a runaround. When is this committee going to stand up on its hind legs and raise some hell about, frankly, things that I think we have been lied to about year after year? This was supposed to be in the works, the refurbishing of that building should have been going on now. VIA Rail wants to do this in Trois-Rivières and Quebec City; it is appropriate in 20 other locations in this country. Sorry—I got that off my chest.

What is VIA doing to follow up further on this matter of multi-mode? Are you talking with, and getting any kind of co-operation and support from, the bus companies and the airline companies about co-ordinating schedules, common ticketing, multi-modal stations, all the things that fly in the face of true competition? You are duplicating cost and effort by having these separate things.

The Vice-Chairman: That will be your last question, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: How are you making out with getting the bus companies and the airlines to co-ordinate schedules, use the same computers, use common ticketing?

Mr. Franche: Mr. Chairman, I guess the only area that I can quickly identify where—I would not call it co-operate—where we buy a service is in ticketing, because we use the same computer as Air Canada. When it comes to co-operating on a multi-modal basis with buses, and so forth, we are not at the moment, say, in general discussion on the issue. We have tried to tackle one or two or three stations, where we can try to prove they can work, first of all. The first one that was tackled was Regina. The other one is Trois-Rivières and *la Gare du Palais* in Lévis. We were trying, but we have not been successful to this date. So as to the areas for sharing some of the services, very honestly—unless Mr. Fortin corrects me, if I say something that would be misleading to the committee—there is no pooling of schedules or checking on our schedules and pooling of services with the bus lines or with the airlines, only RESERVIA, for which we pay a rental per year to Air Canada.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Franche. Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Thank you, Mr. Chairman. I appreciate very much the dialogue that the members of the committee have been involved in throughout the day with respect to VIA Rail. In some deference to the president's newness to the job, we have—Mr. Nowlan, Mr. McKnight, Mr. Mazankowski and others of us—some 30 or 35 detailed questions, the answers to which would be most helpful, not only to ourselves but, we feel, to the general public. These range from contracts under

[Translation]

dont un arrangement avec la STC avant de prendre position de la propriété.

M. Benjamin: C'est depuis dix ans, monsieur le président, que les membres de tous les partis du Comité travaillent avec le CP et le CN, ensuite avec VIA, avec le ministère des Transports, avec des gouvernements provinciaux et municipaux et tout ce que vous voulez. Or, les tergiversations se poursuivent encore aujourd'hui. Quand allons-nous prendre les choses en main et faire un foin de tous les diables à propos des mensonges qu'on nous sert depuis des années? La rénovation de ce bâtiment devrait être en train de se faire en ce moment. Elle était censée être déjà commencée. VIA Rail veut faire pareil à Trois-Rivières et à Québec, il serait donc tout à fait approprié de le faire en bien d'autres endroits du pays. Je m'excuse. J'ai dit ce que j'avais sur le cœur.

A quel moment VIA va-t-elle poursuivre cette question des terminus multimodaux? Avez-vous déjà eu des entretiens, obtenu la collaboration et l'appui des compagnies d'autobus et des lignes aériennes afin de coordonner les horaires, des billets et des gares multimodales? Bref, avez-vous abordé toutes les questions qui battent en brèche la vraie concurrence? Les services distincts font double emploi des ressources humaines et financières.

Le vice-président: Ce sera votre dernière question, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Avez-vous réussi à faire coordonner les horaires des compagnies d'autobus et des lignes aériennes, à faire coordonner les services informatiques et les services aux guichets?

M. Franche: Monsieur le président, le seul besoin de coordination qui me vienne à l'esprit immédiatement est la vente des billets car nous utilisons le même ordinateur qu'Air Canada. Pour ce qui est de la collaboration au terminus multimodal avec des compagnies d'autocar et ainsi de suite, nous n'en sommes pas encore là. Nous avons essayé de mettre le système multimodal à l'épreuve en l'installant dans plusieurs gares: notamment, celle de Régina qui était la première, celle de Trois-Rivières et la gare du Palais à Lévis. Jusque là, nous n'avons pas encore réussi à le faire. A moins que M. Fortin ne pense autrement, à moins que je ne crée de la confusion auprès du Comité, je dois dire sincèrement qu'il n'y a pas eu de services communs. Ni avec les compagnies d'autobus ni avec les lignes aériennes, à l'exception de RESERVIA pour lequel nous payons des frais annuels de location à Air Canada, n'y a-t-il eu coordination d'horaires ou de services.

Le vice-président: Merci, monsieur Franche. Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Merci, monsieur le président. Le dialogue entre les membres du Comité et la société VIA Rail aujourd'hui m'a été très utile. Par égard pour le président qui vient d'être nommé tout récemment, nous, M. Nowlan, M. McKnight, M. Mazankowski et d'autres nous sommes passés des 30 aux 35 questions précises dont les réponses auraient servi aussi bien à nos fins qu'à celles du public. Elles portent aussi bien sur les contrats en cours de négociation que sur le

[Texte]

negotiation all the way through to what did you do with your job-retraining fund in relationship to the 1,800, what type of job retraining is there by area, geographically, and so on and so forth.

• 2045

Mr. Chairman, rather than putting them to Mr. Franche tonight, I wonder if we could, in a sense, table them and ask that the questions perhaps be included in the written testimony with a request to the president that, not necessarily at his leisure but certainly at his convenience, he examine these questions and at a later date table with the chairman the responses for distribution, and also at that time possibly consider a request that the responses be tabled with respect to the questions. They are detailed questions. Any one of them is not in itself lengthy, but they do involve technical responses, financial responses, and they involve dollar expenditures. They involve the president's attitude with respect to the fourteenth bills, his knowledge of them and his attitude toward them, but they are fairly succinct and quite clear.

Mr. Chairman, what I am asking of Mr. Franche is not a new precedent or new form of the committee, rather I am asking if he will accept basically 34 or 35 questions in the spirit with which they are put forward, and that is to elicit information that might help members and the general public, who follow closely the minutes of this particular committee, to understand his changing attitudes, and in that respect his considered responses might be much more interesting and helpful than his immediate responses. For example: what did you do with the \$30 million for job retraining? I would sooner your considered response, your detailed response, to the degree that is possible, rather than an off-the-cuff remark you might feel constrained to restrict yourself to this evening.

With your permission, Mr. Chairman, I would table them with you and . . .

The Vice-Chairman: The Chair is certainly agreeable to such a course of action and hopes that Mr. Franche feels the same way and will provide us with a written response as soon as he can.

Mr. Nowlan: I think it is an admirable idea, Mr. Chairman, and if I could add, Mr. Forrestall, frankly, it might be a good precedent for other committees, but certainly for members of this committee, in dealing with the interesting subject of estimates when there are specific questions which perhaps take too long. I mean, you can get around all the business of accepting them by Mr. Forrestall and me reading the 34 questions and others, but I think this is an interesting idea. Obviously, if there are questions there that are not clear in the eyes of the beholder and/or are difficult in the eyes of the deliverer, then you obviously have that in your preamble to the answer, but, frankly, some of the answers we get here have difficulty too, and I think it is an admirable idea.

The Vice-Chairman: Not only, if I may add, is it an admirable idea, it might not be a bad idea to consider having these questions given to the witnesses before they come here.

[Traduction]

déboursement des fonds destinés au recyclage des 1,800 employés en question. Il s'agirait de savoir quel genre de formation existe selon les régions et ainsi de suite.

Donc, monsieur le président, au lieu de poser ces questions à M. Franche ce soir, nous voudrions les déposer et les faire consigner au procès-verbal en demandant au président d'étudier ces questions et d'y répondre non pas quand il aura du temps de libre mais quand ça lui conviendra. À une date ultérieure, il pourra remettre ses réponses au président pour qu'elles soient distribuées aux membres. On pourra alors étudier la possibilité de consigner les réponses aux procès-verbal également. Les questions sont très détaillées. Les réponses ne seront pas nécessairement très longues, mais plutôt techniques, en ce qui concerne les finances et les déboursements. Elles touchent l'attitude du président par rapport aux quatorzièmes facturations, ce qu'il en sait, mais elles sont assez succinctes et claires.

Monsieur le président, ce que je demande de M. Franche ne constitue pas une procédure nouvelle au Comité. Essentiellement, je lui demande d'accepter les 34 ou 35 questions dans l'esprit où elles étaient formulées, à savoir, d'obtenir des renseignements susceptibles d'aider les membres du Comité et le public qui suit attentivement les délibérations de ce Comité. Les questions visent à comprendre l'attitude du président et, à cette fin, ses réponses considérées seront probablement plus intéressantes et plus utiles que toute réponse sur le coup. A titre d'exemple, qu'est-il advenu des 30 millions de dollars destinés au recyclage professionnel? A cette question, je préférerais une réponse réfléchie, et détaillée dans la mesure du possible, au lieu d'une remarque faite à l'improviste que vous vous sentiriez peut-être obligé de donner ce soir.

Si vous me permettez, monsieur le président, je vais déposer ces questions . . .

Le vice-président: Le président accepte que l'on procède ainsi et espère que M. Franche serait d'accord pour fournir la réponse par écrit aussitôt que possible.

M. Nowlan: C'est une idée admirable qu'avance M. Forrestall, monsieur le président, et il serait peut-être bon d'en faire un précédent pour les délibérations d'autres comités, mais certainement pour celui-ci. Le sujet intéressant des budgets supplémentaires soulève des questions précises exigeant parfois des réponses trop longues. Si vous ne deviez pas accepter la proposition de M. Forrestall, que je crois très intéressante, d'ailleurs, je pourrais lire les 34 questions. Evidemment, s'il y a des questions dont le sens n'est pas clair dans l'esprit de l'interlocuteur ou qui paraissent difficiles à celui qui les pose, il faut offrir des explications sous la forme d'un préambule. Sincèrement, certaines réponses que nous obtenons ici sont aussi très difficiles à comprendre. La proposition est excellente.

Le vice-président: Si bien qu'on devrait peut-être envisager de soumettre des questions aux témoins avant qu'ils ne comparaissent.

[Text]

Mr. Nowlan: Yes.

The Vice-Chairman: Then we would have even more material to work with when they come in front of us. Mr. Franche, are you agreeable to that proposal?

Mr. Franche: Mr. Chairman, I have no difficulty with the requests by the members. Some of the questions may be very useful even to myself after just so many days on the job. So to the best of our ability we will try to answer as precisely as possible within as quick a timeframe as possible.

The Vice-Chairman: Thank you. Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, if I could, just a final intervention. I appreciate very much that reaction on the part of both the committee and the president of VIA Rail.

If I could come back to the line of questioning by Mr. Nowlan, it prompted me to wonder about the usefulness of specific route and specific region rates, tariff structures; his assurance that in fact the rates were universal. That is to say they applied, I presume, on a seat-mile basis equably or equitably from St. John's, be it the bus, through to British Columbia. Perhaps one of his officials—because I am not asking the president to respond to this himself—might respond and indicate to us whether or not there is a case to be made for original application.

• 2050

Atlantic Canada, certain areas in eastern Quebec, northern Saskatchewan, parts of—God forbid—British Columbia, and other regions of the country have experienced, historically, stronger downturns; they are much quicker in the downturn as a reaction to national trends, and equally lengthy in recovery. For example, when something bad hits Canada, the Atlantic provinces feel it first, the impact lasts the longest, and we certainly are the last to recover. Could you tell us whether or not there is a case to be made for regional application, whether in fact this has been considered in the past? If it was rejected, why was it rejected?

Would the chairman perhaps have, if not his own hardly pressed staff—although you will see from my questions that we have some concern about the top side of his ship—some authority to take a look at the usefulness and the validity of a special case for areas that fall under . . . The first example that occurs to me is the definition used by government in make-work projects, where there is identifiably chronic unemployment or under-employment, for special rates. Mr. Nowlan's problem, the problem that I face, is I am sure the same that every parent who has children in university, every working mother or father who has to travel out of the district to seek employment has.

I guess I am generally trying to make a case, pleading with you to consider that the country is not equal with respect to the impact of general economic conditions. Perhaps there are poor economic conditions. As the chairman is presently aware, there has long been an argument in this country that there is room for debate about the application of regional fiscal policy. I am

[Translation]

M. Nowlan: D'accord.

Le vice-président: Nous aurions ainsi d'autant plus de renseignements lors de la comparution. Monsieur Franche, êtes-vous d'accord sur la proposition?

M. Franche: Monsieur le président, je ne vois aucune difficulté à satisfaire aux demandes des députés. Après si peu de temps à la présidence, certaines de ces questions me seraient utiles également. Nous ferons de notre mieux afin de répondre de façon aussi précise que possible et aussi vite que possible.

Le vice-président: Merci. Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Monsieur le président, si vous me permettez, j'aurais une dernière remarque à faire. Je suis reconnaissant de la réaction et du Comité et du président de VIA Rail.

Les questions soulevées par M. Nowlan m'ont amené à réfléchir sur l'utilité de tarifs spéciaux pour certaines routes et certaines régions. Le président nous a assurés que les tarifs sont universels. C'est-à-dire, je suppose, que les mêmes tarifs s'appliquent selon la distance parcourue et la classe du billet de façon équitable depuis St-Jean jusqu'en Colombie-Britannique même si une partie du voyage doit s'effectuer en autocar. Je ne demande pas au président de répondre mais peut-être l'un de ses fonctionnaires pourrait nous indiquer s'il y a beaucoup à dire en faveur de l'application de tarifs régionaux.

La région de l'Atlantique, certaines régions de l'Est du Québec, le Nord de la Saskatchewan, des coins de—que Dieu nous garde—la Colombie-Britannique, et d'autres régions du pays ont connu, depuis tout temps, de fortes baisses; en effet, ces régions réagissent beaucoup plus rapidement, aux tendances générales en cas de crise, tout comme il leur faut plus longtemps pour s'en remettre. Par exemple, lorsqu'un coup dur frappe le Canada, les provinces de l'Atlantique le ressentent d'abord, les effets y durent plus longtemps, et nous sommes certainement les derniers à nous remettre. Pouvez-vous me dire s'il y aurait moyen de plaider en faveur d'une application par région, si en fait, on y a songé par le passé? Si l'on a rejeté un tel mécanisme, pourquoi?

Le président aurait-il peut-être, sinon son personnel qui ne semble pas surmené—bien que vous conclurez de mes questions que nous nous préoccupons jusqu'à un certain point du haut de la hiérarchie chez lui—une certaine autorité qui lui permette d'examiner l'utilité de tarifs spéciaux dans les régions où . . . selon la définition qu'utilise le gouvernement pour ses projets de création d'emplois . . . existe un chômage chronique ou un sous-emploi patent. Le problème de M. Nowlan, le mien, est semblable à celui, j'en suis persuadé de chaque parent qui a un enfant à l'université, chaque mère ou père qui travaille et doit se rendre à l'extérieur de sa région pour chercher du travail.

Je suppose que d'une façon générale, je tente de faire valoir, et plaide pour que vous reconnaissiez que le pays subit inégalement les conditions économiques générales. La conjoncture économique est peut-être mauvaise. Comme le sait pertinemment le président, il y a longtemps que l'on plaide au pays pour qu'on tienne un débat sur la mise en oeuvre d'une

[*Texte*]

not asking you to go that far, but perhaps in the marketing sense sometimes volume at low rates reduces deficit better than driving away the volume and charging the universal rate. I would be interested in your reaction to that question, because it poses something that I had not heard discussed, Mr. Chairman, in this committee.

The Vice-Chairman: That was your last question.

Mr. Franche: Mr. Chairman, first of all, I just realized, as I was listening to the questions by the hon. member, that in a way I may have misled the committee on one point. I want to be very clear on that. While I answered that we have uniform rates across the country, that is correct. But I must add—I just thought about it—that in the corridor there is a surcharge I had forgotten about. I want to clear the record for that.

Mr. Forrestall: I thought there were different rates, but I would not want to have accused you of misleading. I am glad you corrected it in my own mind. I thought the days of the Harbour Board were behind us.

Mr. Franche: I want to make that clear; there is a surcharge in the corridor.

With respect to members' requests for special rates on a regional basis and so forth, that is, I think, part of the whole ball of wax I was referring to this morning on the whole marketing approach of VIA. Do we look at it nationally? Do we look at it regionally? We have different groups of customers. I think one of the members referred to students, and so forth. Yes, we have to look at students, senior citizens, and so forth. Those are the things we have to look at.

At the same time, I must also state that we are under the 6% and 5% guidelines of the government; therefore our basic tariff was increased at 6%, and next year it will be increased at 5%. Now, when it comes to discounts, we will have to look at that.

• 2055

Mr. Forrestall: We will have to... [*Inaudible—editor's note*]

The Vice-Chairman: We will wait for that on Thursday, Mr. Forrestall. Thank you, Mr. Franche. Mr. Blaikie.

Mr. Blaikie: Mr. Chairman, I would like to ask some questions about the effects of some of the VIA cuts of November 1981; but as a preamble to that I would like, just so Charlie Turner does not get to act like he is the only one around here with whiskers—on the railroad, that is—to put on the record for Charlie's benefit and for others' that I have some experience in this matter. I rode the last train, number 7 and 8, a special train that used to run from Montreal to Jasper up until 1969. I worked that train all summer as the third cook and...

[*Traduction*]

politique fiscale régionale. Je ne vous demande pas d'aller aussi loin, mais peut-être est-il sensé sur le plan de la commercialisation de miser sur le volume plus que sur le prix pour réduire le déficit. J'ai hâte de connaître votre réaction à cette question, car j'y soulève des aspects qu'on n'a pas entendu discuter ici au Comité, monsieur le président.

Le vice-président: C'était votre dernière question.

M. Franche: Monsieur le président, tout d'abord, je viens tout juste de me rendre compte, en écoutant les questions de l'honorable député, que d'une certaine façon, sur un point, j'avais induit le Comité en erreur. Je veux que les choses soient très claires. Lorsque j'ai répondu que nous avions des tarifs uniformes dans tout le pays, c'était juste. Toutefois, je me dois d'ajouter—je viens tout juste d'y penser—que dans le couloir, il y a une surcharge que j'avais oubliée. Je veux que ce soit clairement consigné.

M. Forrestall: Je pensais qu'il y avait des tarifs différents, mais je ne voulais pas vous accuser de nous avoir induit en erreur. Je suis heureux que vous ayez apporté la correction pour ma propre gouverne. Je pensais que les jours de l'Office national des ports étaient derrière nous.

M. Franche: Je veux que ce soit clair: il y a surcharge dans le couloir.

Quant aux demandes des députés pour des tarifs spéciaux sur une base régionale, etc., cela fait partie je crois de toute l'incertitude dont je parlais ce matin au sujet de l'approche de commercialisation globale de VIA. Faut-il regarder la chose sur le plan national? Devons-nous l'examiner sur le plan régional? Nous avons divers groupes de clients. Je crois qu'un député a parlé des étudiants, etc. Oui, nous avons étudié le cas des étudiants, des citoyens du troisième âge, etc. Ce sont-là des aspects dont nous devons tenir compte.

Par contre, je dois également affirmer que nous sommes assujettis aux directives de 6 p. 100 et 5 p. 100 du gouvernement; par conséquent, notre tarif de base a connu une augmentation de 6 p. 100 et l'an prochain, elle sera de 5 p. 100. Par contre, dans le cas des escomptes, il nous faudra examiner la chose.

M. Forrestall: Il nous faudra... [*Inaudible—note de l'éditeur*].

Le vice-président: Nous l'attendrons pour jeudi, monsieur Forrestall. Merci, monsieur Franche. Monsieur Blaikie.

M. Blaikie: Monsieur le président, j'aimerais poser quelques questions sur les effets de certaines réductions effectuées par VIA au mois de novembre 1981; en préambule, j'aimerais, de façon à ce que Charlie Turner ne puisse en venir à agir comme s'il était le seul ici à tout connaître—au sujet du chemin de fer, c'est-à-dire—à consigner au procès-verbal, pour la gouverne de Charlie et des autres que j'ai une certaine expérience en la matière. J'étais sur le dernier train, n° 7 et 8, un train spécial qui faisait la navette entre Montréal et Jasper jusqu'en 1969. J'ai travaillé sur ce train tout l'été, comme troisième cuisinier et...

[Text]

The Vice-Chairman: You obviously were a very good cook.

Mr. Blaikie: —that train was full. It was full all summer and it was full the last time it came into Winnipeg. But it was cancelled, and that was the first full train I saw cancelled by the increasing rationalization of passenger rail service in this country. Then last fall I had the opportunity to ride the VIA Rail Protest Train. I rode it from Biggar, Saskatchewan, where my father comes from. I had been taking the train to and from Biggar for over 30 years, and I went to Biggar to catch the train as a symbolic way of taking note of the fact that I would no longer be able to do that as a result of the VIA cutbacks.

One of the trains they put in to replace the service that existed between Winnipeg, Melville, Saskatoon, Biggar, et cetera, up to Jasper, was the train, I believe it is called 109, which now runs from Winnipeg to Regina to Saskatoon. I was wondering whether or not VIA has any figures on the ridership of that train because, coming from a railway town like Transcona, as I do, and living there and knowing many people who work on the railroad, the reports I hear are that this train runs most of the time pretty empty. Why? . . . because VIA in its wisdom or lack thereof runs this train exactly one hour behind—or ahead; I just cannot remember which—the *Canadian*. Of course, one of the ways they get you to use this train, Mr. Chairman, is they make you take it. If you want to go to Regina, they will not sell you a ticket on the *Canadian*. You might want to get on the *Canadian*, where you would have dining-car service, et cetera, but instead they will make you take 109, where all you get is radiated hot dogs. They only have about a dozen and they run out before you get to Portage la Prairie.

So I wonder what the ridership is on the train to Regina and whether they have any statistics that could be made available to the committee.

Mr. Franche: Mr. Chairman, I do not have such statistics at hand. I will have to find out what they are.

Mr. Blaikie: Mr. Chairman, this goes back to earlier this morning when the president made it quite clear that there is no intention within VIA to evaluate the effectiveness of the rationalized service which was put into place as a result of the order in council of July 1981. It seems to me to be the height of irresponsibility somewhere. I am not necessarily blaming the president; those might have been the conditions under which he was hired—I do not know. But to implement an across-the-board reduction such as was implemented in 1981 and then say they are committed to not evaluating the results of that reduction seems to me to be totally irresponsible. I wonder whether that was a political condition put upon VIA Rail by the government. Or what is the origin of that lack of will to evaluate, for instance, train 109? It seems to me that would be the kind of thing that ought to be readily available so that VIA, if it wanted to and if the statistics permitted, could refute the accusations that this train going from Winnipeg to Regina in particular is just a laughing-stock, an empty train chasing

[Translation]

Le vice-président: Manifestement, vous étiez un excellent cuisinier.

M. Blaikie: . . . le train était complet. Le train était complet tout l'été, il était complet la dernière fois qu'il est entré en gare à Winnipeg. Toutefois, on l'a annulé, or il s'agissait du premier train complet que j'ai vu annuler dans le cadre de la rationalisation du service voyageurs au pays. Or l'automne dernier, j'ai eu l'occasion de voyager sur le train de Manifestations de VIA Rail. J'y ai pris place à Biggar, en Saskatchewan, d'où vient mon père. J'avais pris le train à Biggar pendant plus de 30 ans, et je suis allé à Biggar pour prendre le train afin de marquer d'une façon symbolique que je ne pourrais plus le faire à la suite des réductions de services de VIA.

L'un des trains qu'on a mis en place pour remplacer le service qui existait entre Winnipeg, Melville, Saskatoon, Biggar, etc., jusqu'à Jasper, s'appelle, je crois, le 109, qui se rend de Winnipeg à Regina, à Saskatoon. Je me demande si VIA a ou non des chiffres sur la clientèle de ce train, car venant d'une ville de chemins de fer comme Transcona, et ayant habité là, connaissant de nombreuses personnes qui travaillent pour les chemins de fer, j'entends dire que ce train roule la plupart du temps presque vide. Pourquoi?—Parce que VIA, dans sa sagesse, ou manque de sagesse, fait passer ce train exactement une heure après—ou avant; j'oublie maintenant—le «Canadian». Évidemment, l'une des façons qu'on utilise pour vous faire prendre ce train, monsieur le président, c'est de vous forcer à le prendre. Si vous voulez aller à Regina, on ne vous vendra pas un billet sur le «Canadian». Vous voulez peut-être prendre le «Canadian», ou vous pourrez vous prévaloir du service du wagon-restaurant, etc., mais on vous force plutôt à prendre le 109, où tout ce que vous aurez ce sont des chiens chauds cuits à l'infrarouge. D'ailleurs, on n'a qu'environ une demi-douzaine de chiens chauds, et on en manque avant d'arriver à Portage-la-Prairie.

Je me demande donc quelle est la clientèle sur le train à destination de Regina et si vous avez des statistiques que vous pourriez donner au Comité.

M. Franche: Monsieur le président, je n'ai pas de telles statistiques ici. Je me renseignerai.

M. Blaikie: Monsieur le président, j'aimerais maintenant reprendre ce que disait ce matin le président qui a indiqué clairement que chez VIA on n'a pas l'intention d'évaluer l'efficacité de la rationalisation du service qu'on a mis en place à la suite du décret en conseil du mois de juillet 1981. Il me semble que c'est là le summum de l'irresponsabilité. Je n'en blâme pas nécessairement le président; c'est peut-être sous ces conditions qu'on l'a embauché—je n'en sais rien. Toutefois, d'instaurer des réductions généralisées comme on l'a fait en 1981 et ensuite de dire qu'on s'est promis de ne pas en évaluer les résultats me semble tout à fait irresponsable. Je me demande si le gouvernement n'a pas imposé cette condition politique à VIA Rail. Ou alors d'où provient ce manque de désir d'évaluer, par exemple, le train 109? Il me semble que ce serait le genre de choses qu'on devrait trouver facilement chez VIA, si on le voulait et si des statistiques le permettaient de réfuter les accusations que ce train qui va de Winnipeg à Regina tout particulièrement, est une farce, un train vide qui

[Texte]

another empty train. Is it a political condition, Mr. President, of VIA's continued existence that it be uncritical in these matters?

• 2100

Mr. Franche: Mr. Chairman, as we look at the business of VIA, I guess in a way we are also looking at the availability of funds and as to why certain decisions were taken in the past for cutting the service. As I mentioned previously, we are basically trying to make the existing network work and work better, and get more people on it. The funds are obviously quite limited, and on most of these services if they were cut it would be because there were losses incurred on those services, and so for the reason of funds being limited, we are concentrating on the existing ones.

Mr. Blaikie: That is precisely the point. If you run a train one hour behind another train, I said earlier, that is an empty train. That is not an empty train; the *Canadian* is an empty train. But the train that goes to Regina is, and how is that supposed to be a money maker as against the train that runs from Winnipeg to Saskatoon to Jasper to Vancouver, which in spite of the fact that it might have been losing money, and we can argue about that, at least there were people on it. Now it seems to me to be preferable to have a train that is losing money with people on it as opposed to a train that is losing money with no people. Does this not make sense to you?

Mr. Franche: It makes evident sense in that sense. It depends on how much money each one is losing. But, Mr. Chairman, I think the whole question of whether it is leaving one hour before or after, I do not have the facts before me as to what the reasons are that the schedules have been built that way. Schedules are built, I believe, and the corporate secretary will correct me if I am wrong, by VIA with the approval of the CTC. We have to submit our schedules... am I right on this?—I think to CTC, and then they are tied in. There is, I think, a rather complex process in establishing schedules.

Mr. Fortin: Schedules are developed by VIA and they have to be discussed with CN and CP. In this particular case of the train being discussed, I might mention that before that train was set up with the schedule that it has now, a survey was conducted on the traffic potential between cities in the west, and that train schedule was established on that basis.

Mr. Blaikie: Mr. Chairman, another question for the president. I would like to know, on a different subject altogether, what is the present state of the negotiations between VIA and the CN vis-à-vis passes. Is VIA negotiating with CN for a better deal for VIA on the passes so that VIA does not have to pay 50% of the cost of a pass fare, because up until now I understand that to be the case? The result of that has been that VIA has actively discouraged people who carry rail passes from booking sleeping accommodation, for instance. They have only been able to book a week in advance and then they are taking a chance. So it is hardly a way of encouraging people to plan for their summer holidays, for instance, or something like that. Is VIA in negotiation with CN; and if

[Traduction]

pourchasse un autre train vide. Est-ce une condition politique, monsieur le président, de la survie de VIA de ne pas faire de critiques sur de telles questions?

M. Franche: Monsieur le président, lorsque nous examinons les affaires de VIA, je suppose que d'une certaine façon, nous considérons également l'état des fonds et pourquoi certaines décisions ont été prises dans le passé pour réduire le service. Comme je l'ai mentionné précédemment, au fond, nous tentons de faire fonctionner le réseau actuel et de le faire fonctionner mieux, et d'augmenter la clientèle. Le capital, manifestement, est assez limité, et la plupart des cas, les lignes éliminées, étaient déficitaires et puisque le capital est limité, nous nous concentrons sur les lignes existantes.

M. Blaikie: C'est précisément la question. Si vous prévoyez un train une heure derrière un autre, comme je l'ai dit précédemment, c'est un train vide. Or ce n'est pas un train vide; c'est le «Canadian» qui est vide. Le train qui va à Regina est vide, et comment voulez-vous qu'on y fasse de l'argent si on l'oppose à un train qui va de Winnipeg à Saskatoon à Jasper à Vancouver lequel bien qu'il perdait peut-être de l'argent, et nous pouvons en débattre, au moins avait une clientèle. Or il me semble préférable d'avoir un train qui perd de l'argent mais qui a une clientèle plutôt qu'un train qui perd de l'argent et qui est vide. Est-ce que cela ne vous semble pas raisonnable?

M. Franche: De ce point de vue, c'est évidemment sensé. Tout dépend du montant que chacun perd. Toutefois, monsieur le président, en ce qui concerne toute la question de savoir si le train part une heure avant ou une heure après, je n'ai pas les faits ici et ignore les raisons qui nous ont déterminés à fixer l'horaire de cette façon. Les horaires sont établis, je crois, et le secrétaire de la Société me corrigera si je fais erreur, par VIA avec l'approbation de la CCT. Il nous faut présenter nos horaires—ai-je raison? Je crois à la CCT, et ensuite ils sont fixes. Il existe je crois un processus assez compliqué dans l'établissement des horaires.

M. Fortin: VIA prépare les horaires mais nous devons en discuter avec CN et CP. Dans le cas particulier du train dont nous discutons, je me dois de mentionner qu'avant d'instaurer ce service, à l'horaire actuel, nous avons effectué une enquête sur le trafic éventuel entre les villes dans l'Ouest, et c'est en se fondant sur ces données que l'horaire du train a été fixé.

M. Blaikie: Monsieur le président, une autre question pour le président. J'aimerais savoir, sur un sujet tout à fait différent, quel est l'état actuel des négociations entre VIA et le CN sur les laissez-passer. Est-ce que VIA négocie avec le CN de meilleures conditions en ce qui concerne les laissez-passer de VIA de façon à ce que VIA n'ait pas à verser 50 p. 100 du coût du tarif du laissez-passer puisque jusqu'à présent, si j'ai bien compris, c'est le cas? Par conséquent, VIA a activement découragé les détenteurs de laissez-passer ferroviaires de réserver par exemple des couchettes. On ne leur permet de réserver qu'une semaine à l'avance et même alors ils courent un risque. Ce n'est certes pas la façon d'encourager les gens à planifier leurs vacances d'été, par exemple, ou quelque chose du genre. Est-ce que VIA négocie avec le CN; dans l'affirma-

[Text]

they are, how is that going, and what is the intention? What is the object of negotiation as far as VIA is concerned?

Mr. Franche: Mr. Chairman, I think generally I can say that the negotiations with CN were concluded a while ago. In our negotiations now we have struck a deal with CN on passes, whereby they pay us 50% of the value of the pass, and that percentage is increasing over the years. Now the details of that, because that occurred several months ago, I am not familiar with, but I believe Mr. Fortin knows it quite a bit better than I and he may be able to enlighten the member.

Mr. Fortin: An arrangement was negotiated with CN, and we have a memorandum of understanding on that matter whereby an escalation of the consideration paid for passes by CN is established. In exchange for that we are removing restrictions on the delays that were established for making reservations and, as well, on restrictions to access of trains.

• 2105

The Vice-Chairman: Last question, Mr. Blaikie.

Mr. Blaikie: Well, supplementary to that, Mr. Chairman, when does it reach 100%? I have never quite understood why VIA should be penalized for passes that CN gives to its employees. I wonder, what is the timeframe over which CN will be reimbursing VIA to the complete amount?

Mr. Fortin: As I mentioned, we have a memorandum of understanding with CN, and I think it is for a duration of three years. As far as VIA is concerned, I believe it is an improvement of the situation over that three-year period. Within that period I do not think it will reach 100%, but it is a gradual improvement of the situation.

Mr. Blaikie: And in return for that, as of the signing of that memorandum, you have agreed to drop the various restrictions that were placed on passholders.

Mr. Fortin: Yes. Restrictions are being dropped under the conditions determined in that memorandum of understanding.

Mr. Blaikie: Is that a memorandum of agreement that I could see?

Mr. Fortin: I think this is an agreement as between corporations. I think the same privileges applied to any corporation should be claimed here, so it is as between corporations.

Mr. Blaikie: Well, why do you not tell me what it is? You keep telling me it is in the memorandum, but since it is a memorandum I cannot see, why do you not tell me what is in the memorandum? What are the restrictions that are going to be dropped? Are they all going to be dropped? Are some of them going to be dropped? Which ones are going to be dropped, so I can tell the people in my riding who are CN passholders what they can expect this coming summer, when they want to book accommodation?

[Translation]

tive, comment vont les choses et quelles sont vos intentions? Quel est l'objectif des négociations du point de vue de VIA?

M. Franche: Monsieur le président, je crois que d'une façon générale, je peux affirmer que les négociations avec le CN ont pris fin il y a un certain temps. Nos négociations nous ont permis d'en arriver à une entente avec le CN au sujet des laissez-passer voulant que le CN nous verse 50 p. 100 de la valeur du laissez-passer, pourcentage qui augmentera avec les années. Quant aux détails, puisque cela s'est passé il y a plusieurs mois, je ne suis pas très au courant, mais je crois que M. Fortin est beaucoup mieux renseigné et il pourra peut-être éclairer le député.

M. Fortin: Une entente a été négociée avec le CN, et nous avons un mémorandum sur la question qui prévoit l'escalade des droits versés par le CN sur les laissez-passer. En échange, nous avons aboli les restrictions sur les délais de réservation ainsi que les restrictions sur l'accès aux trains.

Le vice-président: Dernière question, monsieur Blaikie.

M. Blaikie: Eh bien, monsieur le président, une question supplémentaire à celle qui vient d'être posée: Quand va-t-on être remboursé à 100 p. 100? Je n'ai jamais très bien compris pourquoi VIA devait absorber le coût des cartes d'abonnement que le CN donne à ses employés. Dans combien de temps le CN remboursera-t-il VIA au complet?

M. Fortin: Comme je l'ai dit, nous avons un protocole d'entente avec le CN, et je pense que c'est pour un terme de trois ans. Pour VIA, je pense que c'est une amélioration sur cette période de trois ans. Pendant cette période, je ne crois pas que l'on atteigne 100 p. 100, mais il y aura une amélioration progressive de la situation.

M. Blaikie: Et en retour, à compter de la signature du protocole d'entente, vous avez accepté de lever les diverses restrictions relatives aux détenteurs de cartes d'abonnement.

M. Fortin: Oui. Les restrictions sont levées conformément aux termes énoncés dans le protocole d'entente.

M. Blaikie: Est-ce une entente que je pourrais voir?

M. Fortin: Je pense que c'est un accord conclu entre deux sociétés. À ce titre, il est visé par les mêmes privilèges s'appliquant à toute entente intervenue entre deux sociétés.

M. Blaikie: Eh bien, pourquoi ne me dites-vous pas ce qu'il comprend? Vous ne cessez de me dire que cela est prévu dans le protocole d'entente, mais puisque je ne peux pas le voir, pourquoi ne me dites-vous pas ce qu'il y a dedans? Quelles restrictions vont être levées? Vont-elles être levées globalement ou seulement en partie? Quelles restrictions va-t-on lever, de manière à ce que je puisse dire aux gens de ma circonscription qui ont une carte d'abonnement du CN à quoi ils peuvent s'attendre pour l'été prochain lorsqu'ils voudront faire des réservations?

[Texte]

Mr. Fortin: The people in your riding who are CN passholders are definitely receiving instructions from CN in that respect.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Fortin. Mr. McKnight.

Mr. McKnight: I would just like to follow up on this topic, if I may, Mr. Chairman. We have heard about the CN passes. How about the CPR passholders? What is happening with the CPR with VIA?

Mr. Franche: Mr. Chairman, with the CPR we have also an agreement but, as I understand it, it is a lot more restrictive as to how CP employees can benefit from their passes. All I can say is that on looking at some of the financial figures which come in, definitely the amounts paid by CP are a lot lower. Maybe again, Mr. Fortin could give a little bit more enlightenment as to what the CP agreement is like.

Mr. Fortin: Mr. Chairman, the same type of negotiation and agreement was available to CP but, as far as CP is concerned, they elected to remain with the same system as we had before.

Mr. Franche: I can say that my mother has a pass from the CPR and she cannot really use it at 79 years of age. It is not useful.

The Vice-Chairman: Order!

Mr. McKnight: Mr. Chairman, I would like to ask the new president of VIA, the criteria of his appointment. Is the contract for the president of VIA a public contract? Is it a contract negotiated between VIA and the ministry? How was the contract for the president of VIA established? I would like to know the CN one too, but that is for another day.

Mr. Franche: The president is named by order in council, as you well know. The salary is established by order in council, and the conditions of his employment are a contract between the president of VIA and the VIA corporation itself.

Mr. McKnight: So in basic terms then, other than the appointment, there are no criteria established as to the direction of the president of VIA Rail within a contract? I guess what I am asking is: how do you see your job as president of VIA?

Mr. Benjamin: Lay down and take it.

Mr. Franche: I am having a bit of difficulty with the question.

[Traduction]

M. Fortin: Les gens de votre circonscription qui possèdent des cartes d'abonnement du CN vont recevoir des instructions de la part du CN à cet égard.

Le vice-président: Merci, monsieur Fortin. Monsieur McKnight.

M. McKnight: J'aimerais simplement continuer sur cette même question, si vous me permettez, monsieur le président. Nous avons entendu parler des cartes d'abonnement du CN. Mais qu'en est-il des abonnés du CPR? Quelle est la situation entre le CPR et VIA?

M. Franche: Monsieur le président, nous avons aussi une entente avec le CPR, mais elle est beaucoup plus restrictive quant à l'utilisation des cartes d'abonnement. Tout ce que je puis dire, à la lumière des chiffres qui me parviennent, c'est que les montants payés par le CP sont plus faibles. Encore une fois, M. Fortin pourrait vous donner un peu plus de détails sur l'entente intervenue avec le CP.

M. Fortin: Monsieur le président, on aurait pu avoir les mêmes négociations et ententes avec le CP, mais celui-ci a choisi de garder le même système qu'auparavant.

M. Franche: Je peux vous dire que ma mère a une carte d'abonnement du CPR et qu'elle ne peut vraiment pas l'utiliser à 79 ans. Ce n'est pas utile.

Le vice-président: À l'ordre!

M. McKnight: Monsieur le président, j'aimerais demander au nouveau président de VIA quels sont les critères régissant sa nomination. Le contrat du président de VIA est-il un contrat public? Est-ce qu'il s'agit d'un contrat négocié entre VIA et le ministère? Comment le contrat pour le poste de président de VIA a-t-il été établi? J'aimerais en savoir autant au sujet du président du CN, mais ce sera pour une autre fois.

M. Franche: Le président est nommé en vertu d'un décret du conseil, comme vous le savez bien. Son salaire est établi par décret du conseil, et les conditions d'emploi sont prévues dans un contrat conclu entre le président de VIA et la société VIA elle-même.

M. McKnight: Alors, essentiellement, outre la nomination, il n'y a pas de critère énoncé dans un contrat quant à la politique du président de VIA Rail? Ce que je vous demande, en fait, c'est comment envisagez-vous votre poste de président de VIA?

M. Benjamin: Voilà.

M. Franche: Je ne comprends pas très bien la question.

• 2110

Mr. McKnight: Let me just run through it again, then. As president of a corporation that supposedly functions on its own, I see the Cabinet has direction into VIA Rail, number one; the minister by himself, number two; the National Transportation Act, under Section 64.(1), governs what happens with VIA; CN and CP tell you what you are going to pay them; CTC says where you will run; Treasury Board

M. McKnight: Je vais reposer ma question. A titre de président d'une société qui est supposément autonome, je vois que le cabinet a quand même une certaine autorité en ce qui a trait à VIA Rail; premièrement, le ministre lui-même a son mot à dire; deuxièmement, il y a la Loi nationale sur les transports qui, aux termes du paragraphe 64(1), régit ce qui se produit chez VIA; le CN et le CP vous disent combien vous devez leur payer; la CCT vous dit quels parcours vous allez

[Text]

provides you with funding; and, really, as president of VIA, could not an ADM in Transport do the same thing?

What powers has the president of VIA to establish a corporation that should function by itself to carry passengers in Canada? We have every other department connected with transportation plus two companies, plus the National Transportation Act, that seem to supersede whatever the president of VIA would wish to do with the corporation he supposedly is to run.

An hon. Member: Why did Frank Roberts resign?

Mr. McKnight: Put that on the record. But I will say it louder. One of my colleagues asked: Why did Frank Roberts resign?

An hon. Member: Out of sheer frustration.

Mr. McKnight: No, in seriousness, Mr. Chairman . . .

The Vice-Chairman: I think the question of why Mr. Roberts resigned should be asked of Mr. Roberts and not of Mr. Franche. But on the original question, which is your regulatory environment, Mr. Franche, I would be interested in your reply.

Mr. Franche: The president of VIA has to "operate within that environment". It is tied in with regulations for the CTC, which are also the same regulations, obviously, as affect CN or CP. From that point of view, it is the CTC that has certain regulatory powers; they also have them for airlines.

But beyond that, the president and chief executive officer has those powers. They are given to him by his board for managing the corporation on the inside, but he has to reconcile that with different pieces of legislation in this country and the Canadian Transport Commission.

Mr. McKnight: Just to follow that through, Mr. Chairman, if I could . . . I guess I will ask straightforwardly.

Mr. Chairman, through you to the president, does the president of VIA Rail see any way the president can function to provide better passenger service for the people of Canada, given the environment—as the president has said—he must operate in, including the National Transportation Act, the Treasury Board, CN and CP levying charges, CTC, MOT? Does the president, Mr. Chairman, see any way he can function as the head and chief executive officer of a corporation established to provide passenger service to the people of Canada?

Mr. Nowlan: Especially without a statute.

The Vice-Chairman: Mr. Franche.

Mr. Franche: Mr. Chairman, in a way, yes, I can see my way through trying to provide the service; but that is the challenge of the job, at the moment. I think someone has referred to "without a statute" and so forth. Yes, that is the environment in which I have been asked to operate until certain changes occur. Meanwhile, we are trying to provide the service as best we can.

[Translation]

faire; le Conseil du Trésor vous assure le financement; et je vous demande si vous ne croyez pas que les fonctions du président de VIA ne pourraient pas être assumées par un sous-ministre adjoint des Transports?

Quels pouvoirs le président de VIA possède-t-il qui lui permettent d'établir une société autonome de transport de voyageurs au Canada? Il y a de nombreux ministères rattachés de près ou de loin au transport ainsi que deux compagnies, outre la loi nationale sur les transports qui semble avoir plus de poids que le président de VIA qui serait censé pouvoir diriger sa compagnie comme bon lui semble.

Une voix: Pourquoi Frank Roberts a-t-il démissionné?

M. McKnight: Consignez cela au compte rendu. Je vais le répéter plus fort. Un de mes collègues a demandé: Pourquoi Frank Roberts a-t-il démissionné?

Une voix: Par pure frustration.

M. McKnight: Non, sérieusement, monsieur le président, . . .

Le vice-président: Je pense que la question de savoir pourquoi M. Roberts a démissionné devrait être posée à M. Roberts et non à M. Franche. Mais, pour ce qui est de la première question concernant la réglementation, j'aimerais bien une réponse, monsieur Franche.

M. Franche: Le président de VIA doit fonctionner dans les limites de la réglementation. Il est assujéti aux règlements de la CCT, et cela s'applique également au CN et au CP. A cet égard, c'est la CCT qui a certains pouvoirs de réglementation; et c'est la même chose pour les lignes aériennes.

Mais à part cela, le président et directeur général a des pouvoirs. Ils lui sont conférés par le conseil d'administration pour lui permettre de gérer la compagnie, mais il doit concilier ces pouvoirs avec les diverses lois du pays et avec les règlements de la Commission canadienne des transports.

M. McKnight: Dans le même ordre d'idée, monsieur le président, si vous me permettez . . . Je pense que je vais poser la question directement.

Monsieur le président, j'aimerais demander au président de VIA Rail s'il entrevoit des moyens d'assurer un meilleur service voyageurs au public canadien, compte tenu de la réglementation à laquelle il est assujéti en tant que président, notamment la Loi nationale sur les transports, le Conseil du Trésor, les droits payables au CN et au CP, la CCT, le MDT? Le président de VIA pense-t-il pouvoir fonctionner à titre de président et directeur général d'une société établie en vue d'assurer un service de transport ferroviaire voyageurs à la population du Canada?

M. Nowlan: Spécialement sans statut.

Le vice-président: Monsieur Franche.

M. Franche: Monsieur le président, d'une certaine façon oui, je pense pouvoir réussir à assurer un service; c'est actuellement le défi que je dois relever. Je pense que quelqu'un a parlé d'absence de statut et ainsi de suite. Oui, c'est dans le cadre que l'on connaît que l'on m'a demandé de diriger les affaires jusqu'à ce qu'on apporte des changements. Entre-temps, nous essayons d'assurer le meilleur service possible.

[Texte]

Mr. McKnight: Then, Mr. Chairman, I would like to ask the president, through you: Do you see changes coming forth? As the chief executive officer of VIA Rail, are you pressing for changes to establish a statute under which you can operate and function more freely, without the controls imposed in the present environment?

Mr. Franche: Mr. Chairman, as previously mentioned this morning, the Department of Transport is coming forward, I think, to this committee with a discussion paper, which will be the first step in legislation. I think that will be one of the changes that will occur.

I previously mentioned, meanwhile, we were trying to get an agreement with the railways on certain issues; that is progressing without legislation. The others are changes that, hopefully, will occur over time in certain areas; but when legislation comes about, hopefully, it will be helpful to VIA.

Mr. McKnight: I am sorry, Mr. Chairman. I just did not quite understand whether or not the president was pushing for statutes, and as the chief operating officer of VIA, requesting he be allowed statutes to give him the freedom to operate. Yes or no, I guess, would be an appropriate answer.

• 2115

Mr. Franche: I think, Mr. Chairman, that on the issue of statutes for VIA Rail, the answer is yes, we would like to have a statute. That would certainly clarify some of the relationships. Meanwhile we have to do the best we can in the present environment, but the answer is yes, we want a statute.

Mr. McKnight: Thank you.

The Vice-Chairman: We have just completed the second round. I have one name down for a third round. I will listen to Mr. Benjamin for five minutes.

Mr. Benjamin: What do you mean five minutes? We have 45 minutes yet.

The Vice-Chairman: The third round as you know . . .

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, my colleague raised the matter of Train 109, the one to Winnipeg-Regina-Saskatoon-Edmonton and the number of people who ride it. It runs, I think somewhere around two hours after the Canadian Pacific. Is it not correct that all your passenger agents submit, at least monthly, but more likely weekly reports on tickets sold, number of passengers; that you do in fact have at least a monthly running tally on how many people are using that train compared to the ones who are using the Super-Continental from Winnipeg to Saskatoon to Edmonton to Jasper. Frankly, Mr. Franche, I do not think you are being very forthcoming, because you have all those statistics. Your computer will tell you how many tickets were sold for that train every damn week since it started and how many tickets were sold on the Super-Continental in the previous year for every damn week. Now, can you give us those figures, or will you give them to us.

[Traduction]

M. McKnight: Alors, monsieur le président, j'aimerais demander à monsieur Franche s'il entrevoit des changements imminents? À titre de directeur général de VIA Rail, faites-vous des pressions pour établir des statuts qui vous permettraient de fonctionner plus librement, sans être assujéti à toute la réglementation actuelle?

M. Franche: Monsieur le président, comme on l'a déjà dit ce matin, le ministère des Transports doit présenter un document de travail au comité, ce qui constituera la première étape du processus législatif. Je pense que c'est un des changements qui vont se produire.

Entre-temps, je le répète, nous essayons de conclure une entente avec les chemins de fer sur certaines questions, et ces travaux avancent indépendamment de la loi. Pour ce qui est des autres changements, ils vont venir avec le temps dans certains domaines, mais j'espère que la loi qui va être adoptée aidera VIA.

M. McKnight: Je m'excuse, monsieur le président. Je n'ai pas très bien compris si le président de VIA exerçait des pressions pour obtenir des statuts qui lui permettraient, à titre de directeur des opérations de VIA de diriger les affaires de la compagnie plus librement. Je demande un oui ou un non, c'est aussi simple que cela.

M. Franche: Monsieur le président, pour ce qui est d'une loi pour VIA Rail, en effet, nous aimerions bien en avoir. Cela permettrait certainement de préciser notre situation. En attendant, nous devons faire de notre mieux dans les circonstances actuelles, mais, oui, nous voulons une loi.

M. McKnight: Merci.

Le vice-président: Nous venons de terminer le deuxième tour. J'ai un nom sur ma liste pour le troisième tour. Monsieur Benjamin, vous avez la parole pour les cinq prochaines minutes.

M. Benjamin: Que voulez-vous dire, cinq minutes? Il reste 45 minutes de séance.

Le vice-président: Au troisième tour, comme vous le savez . . .

M. Benjamin: Monsieur le président, mon collègue a soulevé la question du Train 109, la ligne Winnipeg-Regina-Saskatoon-Edmonton, et du nombre de passagers qui l'empruntent. Ce train part environ deux heures après celui du Canadien Pacifique. N'est-il pas vrai que les préposés doivent présenter un rapport mensuel, voire hebdomadaire, sur le nombre de billets vendus, le nombre de voyageurs ayant emprunté cette ligne? N'est-il pas vrai que vous avez au moins un rapport mensuel sur le nombre d'usagers de cette ligne et que vous pouvez comparer ces chiffres au nombre de ceux qui empruntent le Super Continental qui va de Winnipeg à Saskatoon, à Edmonton et à Jasper. En toute franchise, monsieur Franche, je pense que vous faites preuve d'un peu de mauvaise volonté, car en effet vous avez ces statistiques. Votre ordinateur vous dira combien de billets ont été vendus à des voyageurs empruntant cette ligne pour chacune des semaines depuis

[Text]

Mr. Franche: Mr. Chairman, I think I said in my answer that I did not have the answer at hand. I trust that is what I said. I will certainly check and if we have them, it will be no problem to tell you what the statistics are showing.

Mr. Benjamin: I know you have to file them with the CTC. So I want to serve warning on you, Mr. Franche; you have used the 23-day excuse, but when you come before us the next time, which will be under the main estimates in the spring, you had better be ready with all your statistics, figures, everything you have.

On the matter of pass agreements, Mr. Roberts told us about a year ago that the agreement was that Canadian National and Canadian Pacific would reimburse VIA Rail for VIA Rail's costs on the passes—now, whether it was 50% of the fare or whatever percentage, I do not care—and that the amount owing VIA Rail by CN and CP was \$11 million. CN and CP had only \$3 million, and then collected most of it back for their so-called on-time performance. Now, is that still the case? Is VIA Rail still getting screwed on the reimbursement of passes from CP and CN or what is your new agreement?

Mr. Franche: Unfortunately I cannot comment about the figures of \$11 million and \$3 million. So I guess my predecessor mentioned it. All I know, again, is that with CN they reimburse 50 % of the cost. I am surprised at the \$11 million. Now, where it comes from . . . Maybe the corporate secretary would be aware of that figure if he was here at the time.

The Vice-Chairman: Mr. Fortin.

Mr. Fortin: I cannot comment on that specific amount. Under the previous pass agreement, all the money collected from CN and CP was going into a fund that could be earned back on the basis of on-time performance in train operations, as you mentioned. Under the new agreement there are variations of that. A portion of it will still go into the incentive fund and seating a certain level—that will be revenue earned by the corporation. The whole calculated to reach a full cost recovery basis, as was mentioned in the spring time, I believe.

Mr. Benjamin: Why would you use revenues from passes that contribute to on-time performance for CP and CN? Why pick on the railway employees and the railway pensioners? Those revenues from passes, you hardly ever see them.

Mr. Fortin: The revenue, the payments made for passes are payments made by the corporations, CN and CP as a privilege

[Translation]

qu'elle a été mise en service. Il vous dira combien de billets ont été vendus pour le Super-Continental, l'année précédente, pour chacune des semaines. Pouvez-vous nous fournir ces chiffres ou consentirez-vous à le faire?

M. Franche: Monsieur le président, j'ai bien dit que je n'avais pas ces chiffres sous la main. Je pense que c'est bien ce que j'ai dit. Je vais me renseigner et si nous avons ces chiffres, je ne vois pas d'inconvénient à vous les fournir.

M. Benjamin: Je sais que vous devez fournir ces statistiques à la Commission canadienne des transports. Monsieur Franche, je vous mets en demeure. Vous nous avez parlé de 23 jours, c'était une excuse, mais quand vous comparaitrez ici la prochaine fois, pour l'étude du budget principal, au printemps, j'exigerai ces statistiques, ces chiffres, tout ce que vous savez là-dessus.

Pour ce qui est des ententes concernant les laissez-passer, M. Roberts nous a dit il y a un an que le Canadien National et le Canadien Pacifique rembourseraient à VIA Rail le montant des billets émis sur laissez-passer. Je ne sais pas s'il s'agit de 50 p. 100 du tarif ou d'un autre pourcentage, là n'est pas la question. Il paraît que le CN et le CP devraient une somme de 11 millions de dollars à VIA Rail. Le CN et le CP ne disposaient que de trois millions de dollars mais cette somme, pour l'essentiel, leur revenait de toute façon au nom de ce qu'ils appellent le travail ponctuel. Est-ce que la situation est toujours la même? Est-ce que VIA Rail se fait encore avoir dans cette histoire de remboursement pour billets émis sur laissez-passer et sinon, quel est le nouvel accord conclu avec le CN et le CP?

M. Franche: Malheureusement, je ne puis pas vous confirmer ces chiffres de 11 millions et de 3 millions de dollars. Je pense que c'est mon prédécesseur qui vous les a donnés. Comme vous le savez, une fois de plus, le CN rembourse 50 p. 100 du coût. Je m'étonne donc que la somme totale soit de 11 millions de dollars. D'où cela peut-il bien venir? . . . peut-être que le secrétaire de la Société connaît mieux ces chiffres puisqu'il était en fonction à cette époque-là.

Le vice-président: Monsieur Fortin.

M. Fortin: Je ne puis pas vous donner de précisions sur les montants. En vertu de l'ancien accord, toutes les sommes obtenues du CN et du CP étaient versées à une caisse et les employés pouvaient les récupérer si le service était ponctuel. En vertu du nouvel accord, il y a d'autres conditions prévues. Une partie de cette somme sera versée à une caisse d'encouragement et au-delà d'une certaine somme, cela constituera des recettes pour la Société. Tout est calculé pour que l'on obtienne le recouvrement total des coûts, comme on en a parlé au printemps dernier.

M. Benjamin: Pourquoi diable utilisez-vous des recettes qui vous reviennent à cause de l'utilisation des laissez-passer pour récompenser la ponctualité du CN et du CP? Pourquoi léser les employés et les retraités des chemins de fer? Ces recettes obtenues de l'utilisation des laissez-passer, vous n'en voyez pas la couleur.

M. Fortin: Ces recettes, ces paiements versés par le CN et le CP constituent un privilège, un avantage offert aux employés

[*Texte*]

or a benefit granted for their employees. I do not think that is a disbursement by the pensioners or employees, as you seem to be suggesting.

• 2120

Mr. Forrestall: How many dollars do you use as penalty?

Mr. Benjamin: No, no, it is not penalties. On-time performance, or they collect the pass money back.

Mr. Fortin: They have the possibility of earning it back by operating their trains on time.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, a comment and my final question.

I want to say to Mr. Franche and his staff and his board of directors that I am confident that this committee wants to be as helpful as possible, and we do not want you to play doggo in your bargaining and negotiations with the railways, with the CTC, or with the government or the minister. We expect you to fight for some justice for VIA Rail, and my guess is that you will get a lot of support in this committee from all parties.

My final question is, your predecessor came to this committee and told us a year before last, and then again last year, about a five-year capital and business plan for passenger service that VIA Rail would be presenting to the government. Has that five-year plan been presented? Can you outline some of its proposals; the major ones? If it has been presented, have you had an answer from the government on it, or when will you get one?

The Vice-Chairman: Mr. Franche.

Mr. Franche: Mr. Chairman, as referred to, my predecessor had prepared a plan for five years, the first one in the corporation. It has been presented to the Minister of Transport. There were different options in there, and the minister has reacted to one option, which is the basis right now of the capital program for VIA, as I think was referred to previously as being sent now to the minister and to Treasury Board for future planning of VIA. We are already now starting the second plan, and some of the direction given to us by the minister will be part of that second business plan, based on our first one prepared. We have had reaction from the minister.

The Vice-Chairman: *Merci, M. Franche.*

Mr. Turner.

Mr. Turner: Mr. Franche, all railways in Canada, unless the main-line track is over 30 miles in length, operate under the jurisdiction of the Canadian Transport Commission operating rule book. Does CTC rule (g) apply to the president and all the officials of VIA Rail in the same way as it applies to the employees?

Mr. Franche: Does CTC rule—I am sorry?

[*Traduction*]

de ces deux dernières sociétés. Je ne pense pas que cela constitue un débours de la part des retraités ou des employés, comme vous semblez vouloir le faire croire.

M. Forrestall: Et quand il y a des punitions, combien cela coûte-t-il?

M. Benjamin: Il n'y a pas de punitions. Il y a la ponctualité ou encore le remboursement de l'équivalent en argent des laissez-passer.

M. Fortin: Ils ont la possibilité de le gagner en s'assurant de la ponctualité des trains.

M. Benjamin: Monsieur le président, une remarque et une dernière question.

Je tiens à dire à M. Franche, à son personnel et à son conseil d'administration que j'estime que le Comité veut être le plus utile possible. Nous ne voulons pas vous mettre des bâtons dans les roues dans vos négociations avec les chemins de fer, avec la CCT, le gouvernement ou le ministre. Nous nous attendons à ce que vous vous bagarriez pour que justice soit rendue à VIA Rail et si c'est ce que vous faites, vous vous assurerez l'appui des membres du Comité, quel que soit le parti qu'ils représentent.

Une dernière question. Votre prédécesseur nous a dit il y a deux ans, et il l'a répété l'an dernier, qu'on avait envisagé un plan quinquennal d'exploitation et d'immobilisation pour le service voyageurs et que ce plan serait présenté au gouvernement. Ce plan a-t-il été présenté? Pouvez-vous nous en donner les grandes lignes? Éventuellement, le gouvernement vous a-t-il donné une réponse? Sinon, quand vous en donnera-t-il une?

Le vice-président: Monsieur Franche.

M. Franche: Monsieur le président, mon prédécesseur a préparé un plan quinquennal, le premier du genre pour la Société. Il a été présenté au ministre des Transports et il contenait divers choix. Le ministre a fait son choix à lui, et c'est là le fondement du programme d'immobilisation de la Société pour l'instant. On a parlé un peu plus tôt du fait que ce programme avait été envoyé au ministre et au Conseil du Trésor car il engageait les projets d'avenir de la Société. Nous nous sommes attelés à un deuxième plan, et nous nous conformons à certaines directives que le ministre nous a données et qui sont fondées sur notre premier plan. Le ministre nous a donné sa réponse.

Le vice-président: *Merci, monsieur Franche.*

Monsieur Turner.

M. Turner: Monsieur Franche, tous les chemins de fer canadiens, à moins que la principale ligne dépasse 30 milles de longueur, relèvent de la Commission canadienne des transports qui a un livre de Règlements. Est-ce que le règlement (g) s'applique au président et aux cadres de la Société VIA Rail de la même façon qu'il s'applique aux employés?

M. Franche: Pouvez-vous me rappeler cette règle, je ne l'ai pas en tête, excusez-moi?

[Text]

Mr. Turner: Rule (g), which is the drinking rule, when you are subject to call. Does it apply to you and all of your officials in the same way as it applies to the employees?

Mr. Franche: I have not read rule (g), Mr. Chairman.

The Vice-Chairman: G stands for Gin.

Mr. Turner: You had better read the rule book, sir.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Turner.

Mr. Nowlan.

Mr. Nowlan: Mr. Chairman, that is an interesting preamble to my last question, which is going to be almost as short and almost as succinct and even more fundamental. I do not say it in a personal way, Mr. Chairman, but under this committee, as a practice, when the other officials of the government and Crown corporations have come before, as far as I am concerned, this committee—I am trying to break down the barrier of information, and it has become more relevant in view of 6, 5 and pay increases and no pay increases, et cetera—and very simply put, you have been there for 22 days. There are many ways as a lawyer I could try to extract this information from you, but you are bound at the moment by an order in council. I would like to know—and I put the first question to you blankly and fundamentally—what are you being paid? And/or do you want to tell me what you have got for the 22 days? One of my colleagues here who knows you better from Harbours Board thinks you have learned as much in 22 days in rail as you may have known in 15 years in the Harbours Board. I would not want to say that—and I know what your answer is, but I have to put the question because, quite frankly, there is a reason. I know you get a range, but I would like to know as a taxpayer what—and I think it is in the public domain, and Mr. Horner, quite frankly, was the man who surprised me first when he argued about the restriction to public knowledge of the salary and only gave me the range, and we had an interesting cat-and-mouse game which amazed me from such a populist from the prairies. Now, you are not a populist from the prairies: What are you getting paid?

• 2125

There is an answer you can give according to Geoff Seaborn over there; but I would like you to give me your answer, and then I will ask you the next question.

Mr. Franche: Again, Mr. Chairman, I think that one is . . . I am not sure it is of public domain. I feel a little awkward on it.

Mr. Nowlan: Seriously, I do not mean to embarrass you. The easy answer is that you are in a range. I do not mean to embarrass you as a person, but quite frankly I am totally

[Translation]

M. Turner: Il s'agit du règlement (g) sur la consommation de boissons alcooliques. Est-ce que cela s'applique à vous et aux autres cadres de la Société de la même façon qu'aux employés?

M. Franche: Je n'ai jamais lu ce règlement (g), monsieur le président.

Le vice-président: Il s'agit de G comme dans Gin.

M. Turner: Il vaudrait mieux que vous lisiez le livre de règlements, monsieur.

Le vice-président: Merci, monsieur Turner.

Monsieur Nowlan.

M. Nowlan: Monsieur le président, cela prépare bien ma dernière question qui sera tout aussi brève mais encore plus essentielle que les autres. Monsieur le président, ma question n'est pas une attaque personnelle. D'habitude, quand d'autres fonctionnaires des ministères et des Sociétés de la Couronne comparaissent ici, nous nous efforçons de faire tomber toute entrave au flot de renseignements. La question que je vais poser est d'autant plus à propos étant donné la position des 6 et 5 p. 100 et les augmentations de salaires, ou l'absence d'augmentations. Vous êtes en fonction depuis 22 jours. À titre d'avocat, j'aurais mille façons d'essayer d'obtenir des renseignements de vous. Mais pour l'instant, vous êtes lié par un décret du Conseil. Voici ce que je veux savoir. Je vous pose la question de façon crue et directement: Quel est votre traitement? Vous pouvez me dire combien vous avez touché pour vos 22 jours de service? Un de mes collègues, qui vous a bien connu quand vous étiez au Conseil des ports nationaux, pense que vous avez gagné autant en 22 jours dans vos fonctions actuelles qu'en 15 ans au Conseil des ports nationaux. Je ne voudrais pas être obligé d'en arriver jusque là, d'autant plus que je connais la réponse que vous allez me donner, mais il faut quand même que je vous pose la question suivante car elle est tout à fait justifiée. Je sais que votre poste comporte plusieurs taux de rémunération mais, en tant que contribuable, j'aimerais savoir quel est votre salaire précis, étant donné que ce renseignement n'a aucune raison d'être gardé secret. M. Horner m'a vraiment beaucoup surpris lorsqu'il a prétendu que ce salaire était confidentiel et qu'il ne pouvait me donner les différents taux de rémunération correspondants à son poste; nous avons ainsi joué au chat et à la souris pendant un bon moment, et cela m'a beaucoup étonné de la part d'un populiste des Prairies. Or, vous, vous n'êtes pas un populiste des Prairies et j'aimerais donc savoir quel est votre salaire?

J'aimerais donc entendre votre réponse et ensuite, je vous poserai une autre question.

M. Franche: Monsieur le président, je ne suis pas sûr de pouvoir divulguer ce renseignement car j'ignore s'il est confidentiel. Je me sens un peu mal à l'aise.

M. Nowlan: Je ne voudrais surtout pas vous mettre dans l'embarras. Il vous serait facile de me répondre que votre salaire se situe entre tant et tant. Je ne cherche pas à vous

[Texte]

against the system whereby top officials of Crown corporations... Everybody knows what I get paid—I have no hesitation in that—and quite frankly everyone better start to soon know what all top officials in Crown corporations are getting paid, and executive assistants and special assistants. This is hocus-pocus from Neanderthal land, of Alice in Wonderland. She fell down the gosh-darned tunnel and she ran into the rabbit and the rabbit said: You know I am being paid, but I cannot tell you what I am being paid, but I am getting gored. Okay, the public thinks they are getting gored.

I do not mean this seriously; I try to make light comedy here. I do not mean to embarrass you. The answer that you are supposed to give me is that you are getting paid within a range. Now, what is the range?

The Vice-Chairman: I suggest, Mr. Nowlan, you could put that question on Tuesday to the minister.

Mr. Nowlan: No, no, Mr. Chairman. I have asked it to the Chairman of Canadian National and I have asked it to several people, and they say that they themselves, because it is in the public domain, would like to give me their answer but because of a ministerial restriction cannot; but the range is—something. That is the even answer which I will accept. What is your range?

Mr. Franche: Mr. Chairman, I am not aware of any range for my job.

Mr. Nowlan: Okay, let us go back to the start then. I was trying to make it easy.

The Vice-Chairman: Mr. Nowlan, you have answered your question when you said there was a ministerial edict. We are going to have the minister here next week; you can ask that question to the minister. I think you are being unfair to the witness and putting him in a difficult position.

Mr. Nowlan: Agreed. Okay, let us not get into the specifics of the dollars.

Mr. Forrestall: Horner said that he was underpaid.

Mr. Nowlan: Horner said he was underpaid?

Agreed, Mr. Chairman, my question, without getting into the facts and figures—and the chairman is three-quarters correct: Do you feel, Mr. President, as the President of VIA Rail, that your salary is a matter within the public domain and should be within the public knowledge?

Mr. Franche: That is, shall we say, a philosophical question as to whether it is or not, and on that one, and, I think, all those questions in the past that the hon. members referred to in the House of Commons, they are normally answered by a range. I realize that. The reason for that is obviously that those responsible for government feel that the details should not be revealed. I have to reiterate to the hon. member that I know of no range in my case.

[Traduction]

mettre personnellement dans l'embarras, mais je suis tout à fait contre un système qui permet aux cadres supérieurs des sociétés de la Couronne... Enfin, tout le monde sait combien je touche, et je n'hésite pas à le dire. A mon avis, il serait temps que l'on sache tous combien gagnent les cadres supérieurs des sociétés de la Couronne, ainsi que les chefs de Cabinet et les adjoints spéciaux des ministres. C'est vraiment le royaume des ténèbres, nous sommes tenus dans l'ignorance la plus complète. Vous vous souvenez d'Alice aux pays des merveilles, lorsqu'elle rencontre le lapin dans le tunnel et que ce dernier lui dit: Vous savez que je touche un salaire, mais vous ne savez pas de combien, sachez en tout cas que je me fais rouler. Voilà le public s'imaginer qu'ils se font rouler et qu'ils ne sont pas assez payés.

Enfin, je plaisantais. Je ne voudrais surtout pas vous mettre dans l'embarras. La réponse que vous êtes censé me donner est que votre salaire se situe dans une certaine gamme. Quelle est cette gamme?

Le vice-président: Monsieur Nowlan, vous pourriez peut-être poser cette question au ministre, mardi prochain.

M. Nowlan: Non, monsieur le président. Je l'ai déjà posée au président du Canadien National et à d'autres et ils m'ont tous répondu qu'ils seraient prêts à me fournir ce renseignement mais que, étant donné que cela fait partie du domaine public, des restrictions ministérielles leur interdisent de le faire; par contre, il m'ont tous dit quelle était la gamme dans laquelle se situait leur salaire. C'est une réponse que j'accepte. Quelle est donc votre gamme de salaire?

M. Franche: Monsieur le président, je ne pense pas que mon salaire se situe dans une gamme.

M. Nowlan: Dans ce cas, reprenons au début. J'essaie simplement de vous faciliter la tâche.

Le vice-président: Monsieur Nowlan, vous avez répondu à votre question en parlant d'un arrêté ministériel. Le ministre doit comparaître la semaine prochaine et vous pourrez donc lui poser cette question. C'est injuste pour le témoin de le mettre dans une situation aussi délicate.

M. Nowlan: D'accord. N'entrons donc pas dans les détails.

M. Forrestall: M. Horner a dit qu'il n'était pas assez payé.

M. Nowlan: Ah bon?

Dans ce cas, monsieur le président, je n'entrerai pas dans les détails mais j'aimerais savoir si le témoin, en tant que président de VIA Rail, estime que son salaire fait partie du domaine public et qu'il devrait donc être divulgué?

M. Franche: Vous me posez une question de principe et, comme pour toutes les autres questions qui ont été posées à la Chambre des communes et dont vous avez parlé, la réponse consiste normalement à donner une gamme de salaire. Je comprends bien cela et la raison en est que les responsables ne tiennent pas à divulguer ce genre d'information. J'aimerais toutefois répéter au député que, à ma connaissance, mon salaire ne se situe pas dans une gamme.

[Text]

An hon. Member: Are you underpaid or overpaid?

Mr. Franche: I am satisfactorily paid; let us put it that way.

An hon. Member: In the United States . . .

Mr. Nowlan: Everyone in the United States knows what they get, right to the dollar.

The Vice-Chairman: Thank you.

Mr. Benjamin, are you raising your hand on a point of order?

Mr. Benjamin: No, we are into the fourth round.

Mr. Chairman, it is very rare, it is not very often, not more than once a year, that we get to question these gentlemen, and we are booked here from 8 p.m. till 10 p.m. I would like to ask Mr. Franche, and this is subsequent to the \$11 million to fix up tracks between Smith's Falls and Brockville . . . I have a copy of the CPR transcontinental schedule for 1892, and the average speed was 47 miles per hour for that schedule. Today we have VIA trains Halifax to Sydney, 42 miles per hour, average; Halifax to Saint John, 45 miles; Winnipeg to Saskatoon, 46 miles per hour; Saskatoon to Edmonton—we are getting speedy here—48 miles per hour. Those low average speeds are one of the reasons inhibiting people from taking the train. What is the reason you cannot have faster schedules even with the present equipment, locomotives and all? Is it because the tracks, the curves and signal systems are not good enough? Is it because in order to increase them you are going to have to put up money for other lines too, to improve ties, ballast and rails?

• 2130

Mr. Franche: Mr. Chairman, I think on this issue, the question of speed, first of all, we are still operating the Transcon with the equipment of the 1950s; therefore it is the same old equipment of 30 years ago. I presume that in many areas we have curve problems, we have infrastructure problems, we have signalling problems, and the combination of all that probably leads one to slow or unsatisfactory speeds. But basically the equipment is still 1954 or older.

Mr. Benjamin: A final question, Mr. Chairman.

The minister has assured us, and so did your predecessor, that the original 10 LRCs were supposed to be divided between the corridor, the Atlantic region and the western region, but all 10 ended up in the corridor, Quebec City to Windsor. The minister and your predecessor assured us that the next 10 sets of LRCs will be allocated to the Atlantic and western regions, and that is where they will be operating, starting in the summer of 1983. Of course, you are not going to get delivery by then, but that is what we were told.

Is that still the plan? Are the 10 new sets on order going to be allocated to the Atlantic and the western regions, or are they not?

[Translation]

Une voix: Êtes-vous trop ou pas assez payé?

M. Franche: Mon salaire est satisfaisant, si je peux m'exprimer ainsi.

Une voix: Aux États-Unis . . .

M. Nowlan: Tout le monde sait combien gagnent les hauts fonctionnaires américains, et au dollar près.

Le vice-président: Merci.

Monsieur Benjamin, invoquez-vous le Règlement?

M. Benjamin: Non, nous en sommes au quatrième tour.

Monsieur le président, nous avons rarement la possibilité d'interroger ces témoins, en tout cas pas plus d'une fois par an, et cette salle nous est réservée de 20h00 à 22h00. J'aimerais poser une question à M. Franche au sujet du montant de 11 millions de dollars concernant la réparation de la voie ferrée entre Smith's Falls et Brockville . . . J'ai un exemplaire de l'horaire transcontinental du CP pour 1892, et il y est indiqué que la vitesse moyenne était de 47 milles à l'heure. Aujourd'hui, les trains VIA font en moyenne 42 milles à l'heure entre Halifax et Sydney, 45 milles à l'heure entre Halifax et Saint John, 46 milles à l'heure entre Winnipeg et Saskatoon, et 48 milles à l'heure, ici on prend de la vitesse, entre Saskatoon et Edmonton. C'est justement à cause de cette lenteur, entre autres, que les gens refusent de prendre le train. Pourquoi ne pouvez-vous pas aller plus vite avec le matériel dont vous disposez aujourd'hui, ces nouvelles locomotives, etc.? Est-ce à cause des rails, des virages et des systèmes de signalisation qui ne sont pas assez modernes? Ou bien est-ce parce qu'il vous faudrait moderniser les autres lignes, c'est-à-dire améliorer les aiguillages, le ballast et les rails?

M. Franche: Monsieur le président, en ce qui concerne la vitesse, j'aimerais vous signaler que le matériel du Transcontinental remonte aux années 50; certes, dans beaucoup de régions, nous avons des problèmes de virages, d'infrastructure et de signalisation, et c'est sans doute la combinaison de tous ces facteurs qui nous donne des vitesses faibles ou, en tout cas, pas assez rapides. En règle générale, cependant, le matériel remonte à 1954 et même avant.

M. Benjamin: J'aimerais poser une dernière question, monsieur le président.

Le ministre nous avait promis, tout comme votre prédécesseur, que les 10 premiers LRC seraient répartis entre le couloir Québec—Windsor, la région de l'Atlantique et la région de l'Ouest, mais les 10 se sont retrouvés sur les lignes reliant Québec et Windsor. Le ministre, et votre prédécesseur, nous ont ensuite promis que les 10 LRC suivants seraient réservés aux régions de l'Atlantique et de l'Ouest, où ils entreraient en service à l'été 1983. Bien sûr, ils ne seront pas livrés à cette date, mais c'est ce qu'on nous a dit.

Ce plan existe-t-il toujours? Les 10 prochains LRC seront-ils réservés aux régions de l'Atlantique et de l'Ouest ou non?

[Texte]

Mr. Franche: Mr. Chairman, I think the new sets of LRC to be deployed in the Atlantic or in the western region will require appropriate maintenance facilities, as I have mentioned this morning. That is part of our long-term plan which has not yet been accepted by government, as to how we will build those facilities, how we will fund those facilities. If there are no maintenance facilities... we cannot deploy LRCs in the regions without maintenance facilities.

Mr. Benjamin: But that is not what the minister and your predecessor told us last year. They were to be deployed in the western region and in the Atlantic provinces.

Mr. Franche: Well, then we need maintenance facilities. That is part of the discussion going on at the moment.

The Vice-Chairman: Supplementary question, Mr. Blaikie.

Mr. Blaikie: Mr. Chairman, I I was questioning earlier today about maintenance facilities and a concern that this continued to be done by the CNR so that railroaders would continue to have those employment opportunities. Are you negotiating with the CNR over LRC maintenance or repair work to be done in western Canada, for instance, at the Transcona shops?

Mr. Franche: Mr. Chairman, at this moment we are not negotiating with CNR on LRC maintenance facilities out west. We have started with the Can-Car facilities in Montreal, which is the first step, and afterwards we will proceed with requirements for the facilities in Toronto and the permanent facilities in Montreal, followed at the same time by those facilities that would be required out west and out east.

Mr. Blaikie: Basically you are saying that you cannot deploy the LRCs until you have the maintenance facilities in the west, but the former president, Mr. Roberts, said they were going to deploy the LRCs. You are saying that you cannot deploy them until you get the maintenance facilities, and you are not in any negotiations to get maintenance facilities or repair facilities in western Canada. So basically what you are telling us is that you do not have any intention in the foreseeable future to deploy the LRCs in western Canada.

Mr. Franche: Right.

Mr. Blaikie: Or are all those conditions not connected in that particular way?

Mr. Franche: Mr. Chairman, I think I said that the first phase was the discussions on the temporary facilities in Montreal, Can-Car; that is the first step. The idea is to lead into the second step, which is the maintenance facilities at Montreal, Toronto and, either subsequently or simultaneously—it has not been decided—into the facilities out east and out west.

[Traduction]

M. Franche: Monsieur le président, je crois que les nouveaux LRC qui desserviront la région de l'Atlantique ou la région de l'Ouest nécessiteront des installations d'entretien appropriées, comme je l'ai dit ce matin. La construction et le financement de ces installations font partie de notre plan à long terme, qui n'a pas encore été approuvé par le gouvernement. En l'absence d'installations d'entretien, nous ne pourrions pas mettre en service des LRC dans ces régions.

M. Benjamin: Mais ce n'est pas ce que le ministre et votre prédécesseur nous ont dit l'année dernière. Ces nouveaux LRC devaient être réservés à la région de l'Ouest et aux provinces de l'Atlantique.

M. Franche: Certes, mais nous avons besoin d'installations d'entretien. C'est d'ailleurs ce dont nous discutons actuellement.

Le vice-président: Vous avez une question supplémentaire, monsieur Blaikie?

M. Blaikie: Monsieur le président, j'ai déjà posé aujourd'hui une question au sujet des installations d'entretien car je voulais m'assurer que ces travaux seraient toujours assurés par le CN et qu'ainsi les cheminots auraient toujours ces possibilités d'emploi. Discutez-vous avec le CN de la possibilité de faire les travaux d'entretien et de réparation des LRC dans l'ouest du Canada, dans les ateliers Transcona, par exemple?

M. Franche: Monsieur le président, actuellement, nous ne discutons pas, avec le CN, des installations d'entretien des LRC dans la région de l'Ouest. Nous avons commencé par discuter des installations Can-Car à Montréal, et c'est une première étape; ensuite, nous déterminerons quels sont les besoins de Toronto et de Montréal en matière d'installations permanentes, et ce n'est qu'après que nous déterminerons ces mêmes besoins pour l'Ouest et pour l'Est.

M. Blaikie: Vous nous dites donc que vous ne pourrez pas mettre en service ces LRC dans l'Ouest tant qu'il n'y aura pas d'installations d'entretien; pourtant, votre prédécesseur, M. Roberts, nous avait dit qu'il allait mettre en service ces LRC. Maintenant, vous nous dites que vous ne pouvez pas le faire tant que vous n'avez pas les installations d'entretien nécessaires, et vous n'avez même pas commencé à négocier la construction de ces installations dans l'Ouest. En résumé, donc, vous n'avez pas l'intention, dans un avenir rapproché, de mettre en service des LRC dans l'ouest du Canada.

M. Franche: C'est exact.

M. Blaikie: Toutes ces conditions ne sont-elles pas interdépendantes?

M. Franche: Monsieur le président, j'ai dit que la première étape consistait à discuter des installations temporaires à Montréal, à Can-Car. L'objectif est de passer à la seconde étape, c'est-à-dire la construction d'installations d'entretien à Montréal et à Toronto et, ensuite ou en même temps, cela n'est pas encore décidé, à la construction d'installations dans l'Est et dans l'Ouest.

[Text]

• 2135

Mr. Blaikie: Mr. Chairman, just on this same topic again. When do you foresee that happening, for instance, that you will enter into negotiations with the CNR as far as LRC repair work is concerned in the west.

Mr. Franche: About the first four months in 1983.

Mr. Benjamin: Is that when you get delivery of these new cars?

Mr. Franche: No. You have to negotiate that in order to build facilities, establish them and get them ready, and not have LRCs on hand with no maintenance facilities.

Mr. Blaikie: Mr. Chairman, again on this same topic; one of the problems, it seems to me, with the question of where VIA will do its repair work—that is, both the traditional repair work that is done on the existing equipment and, also, now on the LRCs . . . is the question of the relationship between VIA and the CNR, and what is charged by the CNR for repair work, et cetera. Do you see the statute that you were saying you desired a while ago, which would clarify relationships and presumably one you were referring to was the relationship between the CNR and VIA, do you see it as clarifying the relationship in such a way that VIA would be more inclined, shall we say, to continue to have its work done by the railway? And do you think the railway wants you to continue having your work done by the railway? Because some people are afraid that the disadvantages, which are at present built into the relationship between VIA and CN are an incentive, you know, to VIA to set up its own shops separate from the CNR. I would like to see the relationship clarified in such a way that the work could continue to be integrated. What do you think the position of the CN is on that? What is your own position on how the statute you desire might clarify that relationship?

Mr. Franche: The role expressed by CN to me in the person of Ron Lawless about six weeks ago was that they would like to do all the maintenance for VIA. We said we would like to discuss that, but it would be under a certain set of conditions that would assure us of the proper control over maintenance costs from VIA's point of view, since we have to pay the bill. That is part of negotiations going on at the moment.

With respect to a statute, most likely the statute will be a lot more useful in terms of using the existing rail and trackage of railroad companies, than the type of agreements that we could strike on maintenance facilities. I guess you could go to the extent of saying that we will do the maintenance ourselves; this is possible and I think from our point of view and the railroad's point of view, it is probably better if we can strike an arrangement to use existing laborers and labour people who are trained in different functions. However, an LRC is not like conventional equipment; there are certain things on which a lot of retraining must occur for some of the maintenance staff.

But it is preferable, I think, for all sides that we strike an agreement with them. I am not sure that a piece of legislation will necessarily help us in that area, but it would help us in

[Translation]

M. Blaikie: Monsieur le président, quand pensez-vous commencer à négocier avec le CN l'organisation de services de réparations de LRC dans l'Ouest?

M. Franche: Au cours des quatre premiers mois de 1983.

M. Benjamin: Est-ce à cette date que les nouveaux trains vous seront livrés?

M. Franche: Non. Il faut négocier la construction des installations afin de les avoir quand les LRC seront livrés.

M. Blaikie: Monsieur le président, j'insiste sur cette question des services de réparations assurés par VIA, mais elle est importante car, qu'il s'agisse de réparations des wagons traditionnels ou de réparations des LRC, c'est tout le problème des relations existant entre VIA et le CN qui se pose, puisqu'il s'agit de savoir combien le CN fait payer ses services de réparations, etc. Aimeriez-vous que la loi, que vous avez dit tout à l'heure attendre avec impatience, établisse clairement les relations existant entre le CN et VIA, et que ces relations seraient telles que VIA soit davantage incitée, si l'on peut dire, à faire faire ce travail par la Société de chemins de fer? Pensez-vous que cette Société tienne à ce que vous continuiez à lui faire faire ce travail? D'aucuns craignent que les désavantages que comporte la relation existant actuellement entre VIA et le CN encouragent VIA à construire ses propres ateliers de réparations, indépendamment du CN. J'aimerais bien que cette relation soit précisée afin que les services de réparations demeurent intégrés. À votre avis, quelle est la position du CN à ce sujet? Et la vôtre?

M. Franche: D'après Ron Lawless, que j'ai rencontré il y a environ six semaines, le CN aimerait assurer tous les travaux d'entretien de VIA. Nous avons dit que nous aimerions en discuter, mais il est évident que nous imposerons certaines conditions afin de nous garantir un certain contrôle sur les frais d'entretien, pour VIA, étant donné que c'est nous qui finalement devons payer la facture. C'est ce que nous négocions, entre autres, en ce moment.

En ce qui concerne l'adoption d'une loi, il est fort probable que ce serait un instrument beaucoup plus utile pour l'utilisation des lignes et des voies existantes des Sociétés de chemins de fer, que le genre d'ententes que nous pourrions conclure eu égard à des installations d'entretien. On pourrait peut-être aller jusqu'à assurer notre entretien nous-mêmes; c'est possible et je pense que, du point de vue de la Société de chemins de fer, il vaudrait sans doute mieux s'entendre pour faire travailler les cheminots et les manoeuvres qui ont été formés à des fonctions différentes. Cependant, un LRC n'est pas un train traditionnel et, pour certains aspects, il faudra qu'une partie de notre personnel préposé à l'entretien suive un cours de recyclage.

Je pense qu'il est préférable, pour toutes les parties concernées, que nous nous entendions entre nous. Je ne pense pas qu'un texte législatif nous sera nécessairement d'une grande

[Texte]

other areas of using the tracks and the rights of ways of railroads.

The Vice-Chairman: Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, Mr. Franche, would it be correct to say that in your view, and in the view of your legal counsel and the mandate that you have, VIA Rail passenger trains are, in fact, a user of CN and CP facilities, CN and CP accommodation? Would that be a reasonable interpretation?

Mr. Franche: We are a very heavy user of CN and CP facilities, whether they be railroad stations or trackage. In fact, I think with CN, although I do not know all the figures of their customers, we may be one of their biggest customers.

Mr. Benjamin: Well then, Mr. Franche, rather than hand over \$11 million to CP and you are going to get stuck for some other lines down the road if you cave in on that one, why do you not appeal to the CTC? Or you could go to Federal Court under Section 262 which says that the railways shall—not “may” but “shall”—“... provide suitable accommodation for all traffic offered?” You are offering rail passenger trains and they are sticking you for money to fix up tracks and ties and ballast. Why do you not insist upon the legal rights that would allow VIA Rail to carry out its mandate?

• 2140

Mr. Franche: I think the question of detailed legal rights has not been fully investigated yet, but obviously we will use that route when we have to. I am not prepared this evening—I do not feel competent at this stage yet—to go into the discussion as to the legal or non-legal rights of VIA versus the railways.

Mr. Benjamin: You did not answer my first question this evening at 8.15 p.m.: Are you going to hold still for handing \$11 million to CP on that rail line when they have already been reimbursed all these years with subsidies for maintenance and depreciation on that track? You mean to tell me that you are not going to fight like hell to avoid paying that, and require Canadian Pacific to put that track in proper condition for you to use it?

The Vice-Chairman: Just on that, can I ask a short supplementary?

Mr. Benjamin: By all means.

The Vice-Chairman: Can you pay that amount on the line described by Mr. Benjamin without getting government approval?

Mr. Franche: The whole capital program is approved by the government anyway.

Mr. Benjamin: They are not going to get it all, either.

[Traduction]

utilité dans ce domaine, mais par contre il pourrait l'être en ce qui concerne l'utilisation des voies et les emprises des sociétés de chemins de fer.

Le vice-président: Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, monsieur Franche, est-il exact que, pour vous et pour votre conseiller juridique, étant donné le mandat qui vous a été confié, les trains voyageurs de VIA Rail utilisent les installations du CN et du CP? Est-ce exact?

M. Franche: Nous utilisons énormément les installations du CN et du CP, qu'il s'agisse des gares ou des voies. En fait, en ce qui concerne le CN, sans connaître précisément les contrats qu'il a avec ses autres clients, je pense que nous sommes son plus gros client.

M. Benjamin: Monsieur Franche, au lieu de donner 11 millions de dollars au CP, et risquer de vous retrouver pris dans le même genre de situation si vous cédez dans celle-ci, pourquoi ne pas faire appel à la CCT? Vous pourriez aussi vous adresser à la Cour fédérale puisque l'article 262 de la loi stipule que les Sociétés de chemins de fer doivent, et non pas «peuvent», «... fournir des installations suffisantes et convenables pour la réception et le chargement des marchandises et effets présentés...»? Vous assurez des trains de voyageurs et ces Sociétés vous réclament de l'argent pour entretenir les voies, les aiguillages et le ballast. Pourquoi ne vous prévaliez-vous pas des droits juridiques qui permettraient à VIA Rail d'exécuter son mandat?

M. Franche: Toute cette question des droits juridiques n'a pas été examinée à fond, mais il est évident que nous y aurons recours si nous le devons. Je ne suis pas disposé ce soir, en tout cas je ne me suis pas préparé, à discuter des droits juridiques ou non de VIA par rapport aux Sociétés de chemins de fer.

M. Benjamin: Vous n'avez pas répondu à la première question que j'ai posée ce soir à 20h15: Avez-vous toujours l'intention de verser 11 millions de dollars au CP pour la rénovation de cette ligne alors que cette Société a déjà été remboursée de ses dépenses étant donné toutes les subventions pour l'entretien et l'amortissement qu'elle a reçues, pour cette ligne, pendant de nombreuses années? Voulez-vous dire que vous n'allez pas vous battre jusqu'au bout pour éviter de payer cela et que vous n'allez pas exiger du Canadien Pacifique qu'il remette cette voie en bon état pour que vous puissiez l'emprunter?

Le vice-président: À ce sujet, puis-je poser une question supplémentaire?

M. Benjamin: Je vous en prie.

Le vice-président: Pouvez-vous verser une telle somme sans l'approbation du gouvernement?

M. Franche: De toute façon, l'ensemble de notre programme d'investissement est approuvé par le gouvernement.

M. Benjamin: Ils n'auront pas tout.

[Text]

The Vice-Chairman: Mr. Blaikie, final five . . .

Mr. Blaikie: Okay, Mr. Chairman. Just to provide a little novelty, Mr. Chairman, I have a completely different topic. It has come to my attention, just in the last week, that all the materials in the CN stores of Transcona that are relevant to VIA—for instance, stationary, et cetera, things like that—all this stuff that was formerly issued out of the Transcona stores for VIA purposes has now been, just in the last two weeks, put in a couple of great big trailers and sent down to Montreal. From now on, everything that VIA needs from the CN will be issued out of the Montreal stores and not across the system. Now, I wonder . . .

The Vice-Chairman: But there is a reason for that, Mr. Blaikie.

Mr. Blaikie: There is?

The Vice-Chairman: Yes. There are so many things going out of Montreal, that to balance it they have to put some back in.

Mr. Blaikie: Well, I will tell you, sometimes I wonder whether there is not some horrible truth to that. I can tell you that people in western Canada will not appreciate being sort of used, and having their jobs disappear as a way of offsetting problems that exist in Quebec. Recent comments by the president of the CNR to that effect did not go down well, let me tell you, in Winnipeg; I will be speaking to him about that when he gets here. But I want to know, as far as this move of all the stores pursuant to VIA have been moved from Transcona to Montreal, so that presumably . . .

Mr. Benjamin: By truck to boot!

Mr. Blaikie: —if some guy from VIA wants to get another pad of paper in the CN depot in Winnipeg, he has got to send down to Montreal for it now. What is going on? Is this something you are aware of? If it is, if you are aware of it, do you know the reason behind it, or is this another one of the mysterious events that happen within the bowels of the CNR, and something I should be asking Mr. LeClair about?

Mr. Franche: Mr. Chairman, I am not aware of this. I guess you will have to refer to the bowels of the CNR.

Mr. Blaikie: Well when he gets here, I will.

The Vice-Chairman: I want to thank the witnesses for their appearance; they have left a lot of questions for the minister to answer.

I am adjourning the meeting until 9.30, Thursday, November 25, in this room, Room 112 Centre Block. The meeting is adjourned.

[Translation]

Le vice-président: Monsieur Blaikie, vous avez les cinq dernières . . .

M. Blaikie: Merci, monsieur le président. Pour changer un peu, monsieur le président, je vais passer à un sujet complètement différent. J'ai appris, la semaine dernière, que tout le matériel se trouvant dans les magasins du CN de Transcona et concernant VIA, par exemple, l'outillage fixe, qui était auparavant distribué à partir des magasins de Transcona pour VIA, a été transporté par camions jusqu'à Montréal, et ce, au cours des deux dernières semaines. Dorénavant, tout le matériel que VIA demandera au CN sera envoyé à partir des entrepôts de Montréal. Je me demande . . .

Le vice-président: Il y a une raison à cela, monsieur Blaikie.

M. Blaikie: Oui, laquelle?

Le vice-président: Il y a tellement d'entreprises qui quittent Montréal, que pour compenser, il faut bien qu'il y en ait d'autres qui arrivent.

M. Blaikie: Franchement, je me demande parfois si ce n'est pas malheureusement la triste vérité. Croyez-moi, les habitants de l'ouest du Canada n'apprécieront certainement pas qu'on se serve ainsi d'eux et qu'on leur enlève des emplois pour régler des problèmes au Québec. Le président du CN a récemment fait des déclarations à ce sujet et, croyez-moi, elles n'ont pas été très bien accueillies à Winnipeg; je lui en parlerai d'ailleurs lorsqu'il comparaitra. Donc, en ce qui concerne le déménagement de ces entrepôts de Transcona à Montréal . . .

M. Benjamin: Et par camions, par-dessus le marché!

M. Blaikie: . . . Si un employé de VIA veut faire venir un bloc de papier du dépôt du CN à Winnipeg, il doit maintenant s'adresser à Montréal? Que se passe-t-il? Êtes-vous au courant? Dans l'affirmative, pourquoi a-t-on décidé de déménager ces entrepôts, ou bien s'agit-il encore d'une décision mystérieuse du CN et il faudra alors que je m'adresse à M. LeClair?

M. Franche: Monsieur le président, je ne suis pas au courant de cette affaire. Vous devrez donc vous adresser aux responsables du CN.

M. Blaikie: Lorsqu'il comparaitra, je n'y manquerai pas.

Le vice-président: J'aimerais maintenant remercier les témoins d'avoir comparu ce soir; il reste beaucoup de questions à poser au ministre.

La séance est levée jusqu'au jeudi 25 novembre, à 9h30, dans cette même salle 112 de l'Édifice du Centre. La séance est levée.



*If undelivered, return COVER ONLY to
Canadian Government Printing Office,
Supply and Services Canada,
45 Sacré-Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7*

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à
Imprimerie du gouvernement canadien,
Approvisionnement et Services Canada,
45, boulevard Sacré-Coeur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7*

WITNESSES—TÉMOINS

From VIA Rail Canada Inc.:

Mr. Pierre Franche, President and Chief Executive Officer;
Mr. Gabriel Fortin, Q.C., Vice-President—Law and
Secretary.

De VIA Rail Canada Inc.:

M. Pierre Franche, président—directeur général;
M. Gabriel Fortin, c.r., vice-président aux affaires juridiques
et secrétaire général.

HOUSE OF COMMONS

CHAMBRE DES COMMUNES

Issue No. 84

Fascicule n° 84

Thursday, November 25, 1982

Le jeudi 25 novembre 1982

Chairman: Maurice A. Dionne

Président: Maurice A. Dionne

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des*

Transport

Transports

RESPECTING:

CONCERNANT:

Supplementary Estimates (B) 1982-83: Votes 10b and
35b—Marine Transportation Program under
TRANSPORT

Budget supplémentaire (B) 1982-1983: crédits 10b et
35b—Programme des transports par eau sous la
rubrique TRANSPORTS

WITNESSES:

TÉMOINS:

(See back cover)

(Voir à l'endos)



First Session of the
Thirty-second Parliament, 1980-81-82

Première session de la
trente-deuxième législature, 1980-1981-1982

STANDING COMMITTEE ON
TRANSPORT

Chairman: Maurice A. Dionne

Vice-Chairman: Pierre Deniger

Benjamin	Corbin
Berger	Corriveau
Blaikie	Ellis
Bockstael	Flis
Campbell (<i>LaSalle</i>)	Forrestall

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Maurice A. Dionne

Vice-président: Pierre Deniger

Messrs. — Messieurs

Gass	McKnight
Harquail	Nowlan
MacBain	Siddon
Mayer	Turner—(20)

(Quorum 11)

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 65(4)(b)

On Thursday, November 25, 1982:

Mr. Mayer replaced Mr. Mazankowski.

Conformément à l'article 65(4)b) du Règlement

Le jeudi 25 novembre 1982:

M. Mayer remplace M. Mazankowski.

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, NOVEMBER 25, 1982
(127)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 9:33 o'clock a.m. this day, the Vice-Chairman, Mr. Deniger, presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Benjamin, Bockstael, Campbell (*LaSalle*), Corriveau, Deniger, Ellis, Flis, Forrestall, Mayer, Siddon and Turner.

Other Member present: Mr. Skelly.

Witnesses: From the Department of Transport: Mr. Alastair W. Allan, Administrator, Canadian Marine Transportation Administration; Mr. M. Brennan, Deputy Administrator, Canadian Marine Transportation Administration; Mr. A. Collier, Commissioner, Canadian Coast Guard; Mr. J. Auger, Acting Chairman, National Harbours Board and Mr. J. Clavelle, Director, Ports and Harbours.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference, dated November 8, 1982, relating to the Supplementary Estimates (B) for the fiscal year ending March 31, 1983 (*See Minutes of Proceedings, Tuesday, November 16, 1982, Issue No. 80*).

By unanimous consent, the Committee considered Votes 10b and 35b—Marine Transportation Program under TRANSPORT.

The witnesses answered questions.

At 11:05 o'clock a.m. the sitting was suspended.

At 11:10 o'clock a.m., the sitting resumed.

Questioning was resumed;

At 12:26 o'clock p.m., the Committee adjourned until 9:30 o'clock a.m., Tuesday, November 30, 1982.

PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 25 NOVEMBRE 1982
(127)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 09h33 sous la présidence de M. Deniger (vice-président).

Membres du Comité présents: MM. Benjamin, Bockstael, Campbell (*LaSalle*), Corriveau, Deniger, Ellis, Flis, Forrestall, Mayer, Siddon et Turner.

Autre député présent: M. Skelly.

Témoins: Du ministère des Transports: M. Alastair W. Allan, administrateur, Administration canadienne du transport maritime; M. M. Brennan, administrateur adjoint, Administration canadienne du transport maritime; M. A. Collier, commissaire, Garde côtière canadienne; M. J. Auger, président intérimaire, Conseil des ports nationaux et M. J. Clavelle, directeur, Ports et Havres.

Le Comité reprend l'étude de son Ordre de renvoi du 8 novembre 1982 portant sur le Budget supplémentaire (B) pour l'année financière se terminant le 31 mars 1983 (*Voir procès-verbal du mardi 16 novembre 1982, fascicule n° 80*).

Du consentement unanime, le Comité étudie les crédits 10b et 35b—Programme des transports par eau sous la rubrique TRANSPORTS.

Les témoins répondent aux questions.

A 11h05, le Comité suspend ses travaux.

A 11h10, le Comité reprend ses travaux.

L'interrogation se poursuit;

A 12h26, le Comité suspend ses travaux jusqu'au mardi 30 novembre 1982, à 09h30.

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

[Texte]

Thursday, November 25, 1982

• 0932

The Vice-Chairman: We shall resume consideration of our order of reference relating to supplementary estimates (B) for the fiscal year ending March 31, 1983.

Nous poursuivons l'étude des crédits 10b et 35b relatifs au Programme des transports par eau.

TRANSPORTS

A—Ministère—Programme des transports par eau

Crédit 10b—Transports par eau—Dépenses de fonctionnement.....\$1,230,571

Crédit 35b—Paiement au Conseil des ports nationaux.....\$500,000

Le vice-président: Comme vous le savez, selon la procédure, chaque crédit, comme par exemple le crédit 10b, doit être étudié individuellement et à la fin des questions sur ce crédit, le Comité passe à l'étude du crédit suivant. Cependant...

If the committee wishes to consider Votes 10 and 35, then, please, I ask for unanimous consent. Is there unanimous consent?

Some hon. Members: There is.

The Vice-Chairman: It is agreed, then.

I would like to welcome Mr. Allan, the new marine administrator, and ask him to identify the other officials with him this morning, and to make an opening statement if there is one.

Mr. Alastair W. Allan (Administrator, Canadian Marine Transportation Administration, Transport Canada): Thank you, Mr. Chairman.

With me today is Mr. Martin Brennan, the Deputy Administrator for Planning; Admiral Collier, Commissioner of the Canadian Coast Guard; Mr. Jacques Clavelle, Director General, Public Harbours and Ports; and Mr. Jacques Auger, Acting Chairman of the National Harbours Board.

I do not have any prepared opening statement, Mr. Chairman, but I would like to say that as a person coming into a new job and being there for a relatively short time, I look upon this occasion as an opportunity, if I may say, to focus one's attention on priorities. In coming into a new job it is always difficult to understand what the priorities of a job are, and so the opportunity to discuss these kinds of issues with this committee I think will be invaluable in that regard.

We would be pleased to take it from there and answer any questions that you may have.

• 0935

The Vice-Chairman: I think I speak on behalf of all the committee in wishing you well in your new responsibilities.

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

[Traduction]

Le jeudi 25 novembre 1982

Le vice-président: Nous allons reprendre l'étude de notre ordre de renvoi concernant le budget supplémentaire (B) pour l'année financière se terminant le 31 mars 1983.

We shall resume consideration of Votes 10b and 35b in the Marine Transportation Program.

TRANSPORT

A—Department—Marine Transportation Program

Vote 10b—Marine Transportation—Operating expenditures \$1,230,571

Vote 35b—Payment to the National Harbours Board.....\$500,000

The Vice-Chairman: As you know, the procedure is to consider each vote at a time, for example, vote 10b, and after completion of questioning on this particular vote, call the next and so on. However,...

Si donc le comité souhaite examiner les crédits 10 et 35, je demanderais un consentement unanime. Est-ce que tout le monde est d'accord?

Des voix: Oui.

Le vice-président: C'est donc convenu.

Je voudrais souhaiter la bienvenue à M. Allan, nouvel administrateur du transport maritime, lui demander de présenter les autres fonctionnaires qui sont avec lui ce matin et de faire une déclaration préliminaire s'il le souhaite.

M. Alastair W. Allen (administrateur, Administration canadienne du transport maritime): Merci, monsieur le président.

M'accompagnent aujourd'hui M. Martin Brennan, administrateur adjoint pour la planification; l'amiral Collier, commissaire de la Garde côtière canadienne, M. Jacques Clavelle, directeur général des ports et havres et M. Jacques Auger, président intérimaire du Conseil des ports nationaux.

Je n'ai pas préparé de déclaration préliminaire, monsieur le président, mais j'aimerais dire qu'exerçant mes nouvelles fonctions depuis relativement peu de temps, je profiterai de cette occasion de vous rencontrer pour définir les questions prioritaires. Quand on exerce de nouvelles responsabilités, il est toujours difficile de comprendre quelles sont les priorités qui s'imposent, et la possibilité de discuter de ces questions avec le comité me semble extrêmement précieuse à cet égard.

Sans plus tarder, nous serions heureux de répondre à vos questions.

Le vice-président: Je pense parler au nom de tout le comité en vous présentant tous mes vœux dans vos nouvelles responsa-

[Texte]

You have very big shoes to fill, because this committee had a very high regard for Mr. Sinclair. We are sure that we will get equal co-operation from you.

I recognize Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Thank you, Mr. Chairman. I would join, of course, in your welcome to the new marine administrator and extend, on behalf of all of us, our best wishes and, I suppose, our assurances of co-operation.

It seems a little strange not to see Mr. Sinclair at the end of the table, but we do welcome you.

I wanted very briefly, by way of opening shots, to explore two or three areas. I want first to explore a little bit with you the seaway tolls and charges. I wanted to do that against the background of the government's policy of 6 and 5, and ... recognizing that we do have an agreement with our counterparts in the United States with respect to 10% averaging—whether or not there is not some justification for reopening talks with our United States colleagues with a view to determining if that agreement could not be renegotiated closer to the 6 and 5.

I ask that generally, in the sense that the shipping industry on the Great Lakes has had one of its roughest years in recent times—25 or 30 ships idle—and the inequity, in my judgment at least, of the fuel surcharge on foreign-destined cargoes. All of these things coming together have imposed some burden and there is clear evidence, I think, that the 10% increase in the tolls could very well push even more cargo into alternate U.S. systems.

Your comments and observations would be welcome, sir.

Mr. Allan: In response, you are quite right that there is an international agreement that outlines a general commitment for a 10% increase in tolls on the seaway, beginning in April of 1983. This agreement, which I guess was signed off by both governments, was established, I guess, about two years ago. The seaway will be taking that issue up with the government to get a decision on whether or not the 6 and 5 will apply.

I think, in terms of the seaway's view, they would recommend that the international agreement stand and that the 10% stand. They are also in a difficult revenue position. The seaway traffic, as you point out, is down 17%. The seaway is facing a loss this year of approximately \$10 million.

Mr. Forrestall: \$10 million?

Mr. Allan: Yes. This kind of financial situation or economic situation, I think, is damaging to all the parties involved: the ship owners, the seaway, and so on. The question of whether or not to continue with the agreed increase in tolls will be put to the government in the very near future.

[Traduction]

bilités. Vous avez un très grand défi à relever parce que ce comité avait beaucoup d'estime pour M. Sinclair, mais nous sommes convaincus que vous allez collaborer également avec nous.

La parole est à M. Forrestall.

M. Forrestall: Merci, monsieur le président. Je voudrais bien sûr me joindre à vous pour souhaiter la bienvenue au nouvel administrateur du transport maritime et lui présenter en notre nom à tous nos meilleurs voeux tout en espérant que notre coopération sera très fructueuse.

Il semble un peu étonné de ne pas voir M. Sinclair de l'autre côté de la table, mais nous vous souhaitons la bienvenue.

Je voudrais très brièvement, en guise d'introduction, examiner deux ou trois points. Et tout d'abord les droits de passage des voies maritimes. Compte tenu de la politique gouvernementale des 6 et 5 p. 100, et étant donné que nous avons un accord avec nos homologues américains à propos d'une moyenne de 10 p. 100, j'aimerais savoir s'il ne conviendrait pas de renégocier un accord plus conforme à ces 6 et 5 p. 100.

Je pose cette question de façon générale, car cette année a été l'une des plus mauvaises qu'aient récemment connu les transports maritimes sur les Grands lacs, avec 25 ou 30 navires inutilisés, et par ailleurs il faut aussi souligner, du moins selon moi l'inéquité que représente la surtaxe sur le carburant pour les navires à destination de l'étranger. Tous ces facteurs combinés ont imposé certains fardeaux, et il est évident, selon moi, que la hausse de 10 p. 100 des droits de passage pourrait fort bien amener encore plus de navires à utiliser plutôt les systèmes américains.

Je serais heureux d'entendre vos commentaires et vos observations à ce sujet, monsieur.

M. Allan: Vous avez tout à fait raison de dire qu'il existe un accord international qui prévoit une hausse générale de 10 p. 100 sur les droits de passage des voies maritimes, dès avril 1983. Cet accord signé par les deux gouvernements existe depuis deux ans. L'administration de la Voie maritime va présenter cette question au gouvernement pour qu'il détermine si les 6 et 5 p. 100 s'appliqueront.

L'Administration de la Voie maritime recommandera sans doute le maintien de l'accord international et donc des 10 p. 100. Elle se trouve aussi financièrement dans une situation difficile. Comme vous l'avez indiqué, le trafic maritime a diminué de 17 p. 100. La voie maritime subira cette année une perte d'environ 10 millions de dollars.

M. Forrestall: 10 millions de dollars?

M. Allan: Oui. Cette situation financière ou économique est très difficile pour toutes les parties intéressées, les propriétaires de navires, la Voie maritime et ainsi de suite. La question de savoir s'il y a lieu de maintenir ou non la hausse convenue des droits de passage sera soumise au gouvernement dans un très proche avenir.

[Text]

I guess there is also the other side of that coin, just to add a footnote.

• 0940

The question of doing that has been discussed with our American counterparts, and of course they are very reluctant to consider that. If Canada unilaterally decided to drop the tolls to, say, a 6% increase, it would create, I guess, an imbalance in the favour of the United States in terms of revenues generated and so on and so forth. But again I think the general position of the seaway would be to ask the government for an exclusion and, of course, it would up to the minister to decide whether or not that in fact holds.

Mr. Forrestall: Thank you, Mr. Allan.

What impact do you see? Do you see any serious impact, for example, on traffic levels next year as a result of the 10% increase? Is there a possibility of even greater amounts of traffic being diverted?

Mr. Allan: I am not sure the traffic or volume drop-off is a function of seaway tolls, although that is an element. I suspect the reason is essentially the economic problem that all of us face in North America. The grain shipping patterns from the United States, in the United States, along the seaway have changed due to the embargo that was put on grain shipments to the Soviet Union by the United States. The economic downturn has caused a fall-off in steel production and that has caused a drop-off in iron ore shipments and so on. It would be my general conclusion that the situation is not primarily due to tolls on the seaway but rather the general economic situation that we face in Canada and indeed in North America and, I guess, larger than that, throughout the world.

Mr. Forrestall: Yes.

Could I move, then, still staying with the plight of our Great Lakes shippers, to the question of the tax on marine fuels. It has been described as iniquitous and against the background of the National Transportation Act, which in part states that the regulation of all modes of transport will not restrict the ability of any mode of transport to compete freely with any other mode. By imposing the TFCRC on the marine mode and not on the other modes of Canadian transportation, does this not discriminate in a sense against, and restrict the marine mode's ability to compete freely with other modes?

Mr. Allan: Well, I guess the tax in the marine mode is exercised on vessels carrying international-type cargos between ports in Canada and, say, ports in the United States. Although it was taken off the air transportation mode, it is my understanding that the same charge is there through another means; i.e., through tax legislation. Therefore one would conclude that it would not, it seems to me, affect the competition between air and sea because the same cost on the fuel bill, if you will, is applied . . .

[Translation]

Il y a aussi l'autre côté de la médaille bien sûr.

Nous avons discuté de cette éventualité avec nos homologues américains qui ont beaucoup hésité à l'envisager. Si le Canada décidait unilatéralement de réduire la hausse des droits de passage à 6 p. 100, il y aurait un déséquilibre à l'avantage des États-Unis quant aux recettes et ainsi de suite. Mais encore une fois, je pense que l'Administration de la voie maritime voudra demander une exclusion au gouvernement, et ce sera au ministre de décider si la hausse est maintenue ou non.

M. Forrestall: Je vous remercie, monsieur Allan.

Quelles seraient les conséquences, selon vous? Seraient-elles graves, par exemple, pour le volume du trafic maritime l'an prochain, à la suite de la hausse de 10 p. 100? Serait-il possible qu'encre plus de navires aillent ailleurs?

M. Allan: Je ne suis pas sûr que la diminution du volume soit fonction des droits de passage des voies maritimes, encore que ce soit un facteur pertinent. Mais la raison essentielle, ce sont les problèmes économiques auxquels nous sommes tous confrontés en Amérique du Nord. Les mouvements de céréales depuis les États-Unis, à l'intérieur des États-Unis, le long de la Voie maritime ne sont plus ce qu'ils étaient en raison de l'embargo imposé par les États-Unis aux céréales expédiées en Union soviétique. La récession économique a entraîné une chute des expéditions de minerai de fer et ainsi de suite. La conclusion générale serait donc que cette situation ne tient pas essentiellement aux droits de passage sur la Voie maritime, mais plutôt à la situation économique générale à laquelle est confronté le Canada, voire l'Amérique du Nord et même le monde entier.

M. Forrestall: Oui.

Puis-je maintenant passer à la question de la taxe sur les carburants des navires, pour rester dans les difficultés que connaissent les armateurs des Grands lacs. Cette taxe a été décrite comme injuste, et contraire à la Loi nationale sur les transports qui stipule entre autres choses que la réglementation de tous les moyens de transport ne limitera pas la capacité de chacun d'entre eux de concurrencer librement les autres. En imposant la redevance de recouvrement en matière de carburant de soute aux transports maritimes sans l'appliquer aux autres moyens de transport au Canada, n'exerce-t-on pas une discrimination à l'endroit des transports maritimes, limitant ainsi leur capacité de concurrencer librement les autres transports?

M. Allan: La taxe sur les transports maritimes s'applique aux navires transportant des chargements internationaux entre des ports situés au Canada et des ports situés aux États-Unis, par exemple. Bien que cette taxe ait été supprimée pour les transports aériens, je crois savoir que la redevance reste la même, tout en s'appliquant autrement, c'est-à-dire par le biais des mesures législatives fiscales. Par conséquent, on pourrait donc en conclure, du moins selon moi, que cet impôt n'affecte

[Texte]

Mr. Forrestall: Perhaps we can back up just a little bit. What was the purpose of the tax? Was it to raise revenues from our point of view or was it to keep foreign shipping . . .

Mr. Allan: I really cannot answer that question. Maybe one of my colleagues can help me on that, sir.

Mr. M. Brennan (Deputy Administrator, Canadian Marine Transportation Administration, Transport Canada): Mr. Chairman, I guess the purpose of the tax in the first place was to recognize the fact that Canadian fuel is substantially cheaper than fuel abroad and therefore it was, if you like, a means of ensuring that too much of it was not exported at a disadvantage to domestic consumers.

Mr. Forrestall: Not worse than to deny access.

• 0945

Mr. Allan: Well, I guess if my memory goes back to that, Canadian fuel at the point that regulation was brought in was at a much lower price than, say, fuel in the United States, and therefore either air carriers or vessels coming into Canada could load up on fuel at a reduced cost, and the charge was then put on to equalize that. It was subsequently withdrawn from air carriers, but the same amount was charged through a different way, through the Income Tax Act.

Mr. Forrestall: The Dominion Marine Association have charged that this surtax has cost them about \$750,000 to \$800,000. It has cost them shipping contracts. It has—although not entirely—been significant in ensuring that 800 or 900 seamen stayed on the beaches all summer. Is there not some avenue of further discussion? For example, have you in recent months raised this question with your colleagues in Revenue, or Finance, or other agencies of government?

Mr. Allan: My understanding is that we have written to the Finance people on this particular issue, and perhaps, Martin, you could add something to that.

The Vice-Chairman: Mr. Brennan.

Mr. Brennan: Yes, Mr. Chairman, we are in fact aware of the claims that some \$750,000 in lost revenue has been incurred quite recently as a particular example of the impact of this tax. I guess, looking at the other side of it, the amount collected this year is a lot less than it was last year, because of the trend towards equalization between the Canadian price and the world price, and we are probably looking at around \$3 million, we suggest, on an annual basis this year. We are conscious of this in the marine administration, very conscious, and we are continuing to bring the matter to the attention of Finance officials on a pretty continuous basis. It is, of course, outside our direct control, as you appreciate.

[Traduction]

pas la concurrence des transports aériens et maritimes, car le même coût du carburant s'applique, si vous voulez . . .

M. Forrestall: Nous pourrions peut-être revenir un peu en arrière. Quel était l'objectif de cette taxe? Visait-elle à augmenter nos recettes, ou à éviter que des transporteurs étrangers . . . ?

M. Allan: Je ne peux pas vraiment répondre à cette question. Un de mes collègues pourra peut-être m'aider à ce sujet, monsieur.

M. M. Brennan (administrateur adjoint, Administration canadienne du Transport maritime, Transports Canada): Monsieur le président, l'objectif initial de cette taxe était de reconnaître le fait que le carburant canadien est beaucoup moins cher que le carburant étranger, et par conséquent, si vous voulez, il s'agissait d'un moyen d'assurer que de trop grandes quantités n'étaient pas exportées au détriment des consommateurs canadiens.

M. Forrestall: Ce qui n'est pas plus grave que d'en interdire l'accès.

M. Allan: Si mes souvenirs sont exacts, lorsque ce règlement a été appliqué, le carburant canadien coûtait bien moins cher que celui des États-Unis, et par conséquent les transporteurs aériens ou les navires entrant au Canada pouvaient faire le plein de carburant à coût réduit, et la redevance leur était imposée pour équilibrer les choses. Par la suite, la taxe n'a plus été imposée aux transporteurs aériens, mais le même montant s'est appliqué autrement, par le biais de la Loi de l'impôt sur le revenu.

M. Forrestall: La *Dominion Marine Association* a déclaré que cette surtaxe lui coûte quelque 750,000 à 800,000 dollars. Elle lui a fait perdre des contrats d'expédition. Elle a été pour beaucoup—bien que ce ne soit pas la seule raison—pour le chômage de 800 ou 900 marins cet été. N'est-il pas possible de discuter davantage? Par exemple, ces derniers mois, avez-vous soulevé cette question auprès de vos collègues du Revenu, des Finances ou d'autres organismes publics?

M. Allan: Je crois savoir que nous avons écrit au ministère des Finances à propos de cette question, et Martin, vous pourriez peut-être ajouter quelque chose là-dessus?

Le vice-président: Monsieur Brennan.

M. Brennan: Oui, monsieur le président, nous savons que certains attribuent les quelque 750,000 dollars de pertes aux conséquences de cette taxe. Mais par ailleurs, les montants perçus cette année sont bien moins élevés que l'an dernier, car la tendance est d'égaliser le prix du pétrole canadien et le prix mondial, et cette année, annuellement, les chiffres devraient se situer vers 3 millions de dollars. L'Administration du transport maritime est consciente de cette situation, très consciente même, et nous continuons à attirer l'attention des fonctionnaires du ministère des Finances, et de façon très constante. Évidemment, cette question échappe à notre contrôle direct.

[Text]

Mr. Forrestall: I presume you do this because you are acting as "the friend" of the marine industry in Canada.

Do I have time just to . . .

The Vice-Chairman: Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: I wanted to go to the admiral, if I might, Mr. Chairman.

Back in September, Mr. Roman Gralewitz, the President of the SIU, wrote to the Minister of Transport seeking some direction in the safety area, making some representations and proposals. It is now virtually the end of November, and there has been no response to that inquiry in that letter, even though it had been followed up with telegrams—and now getting fairly urgent—about eight or nine days ago. I will just read it:

We respectfully request an immediate reply to our urgent request contained in the letter which we sent to you dated September 27, 1982. We, the membership of the SIU, feel you have failed in your responsibility of office by not personally answering the letter of September 27th, which is of great concern to the future safety of every sailor.

Is there a response to this request for assistance in the emergency training area generally for the school at Morrisburg?

The Vice-Chairman: Admiral Collier.

Mr. A. Collier (Commissioner, Canadian Coast Guard, Transport Canada): Mr. Forrestall, I believe the letter referred to the application that we had made to build a MED facility at their school at the Seamen's Training Institute at Morrisburg. I followed this very closely with Mr. Gralewitz, kept him informed of the status of that project. It was put forward to Treasury Board along with a similar proposal to build a MED facility in St. John's, Newfoundland, in conjunction with the Fisheries College and the work that is going on there, as the one in that area was obsolete.

• 0950

It was delayed several weeks in appearing before the Treasury Board. I got the verbal report that the Treasury Board had approved the facility in St. John's but did not render a decision on the Morrisburg facility, as they wish to await a study we have under way on training. As this was a facility which was not being run by one of the provincial governments where we now have our agreements for assistance, they wished us to renew this one at a later date, to review it again.

Unfortunately, I left that day, and I have been gone for the last 10 days. I did speak with Mr. Gralewitz, informing him of that fact. Not knowing since I have returned, I would presume there has not been an official reply going back to Mr. Gralewitz on the status of that facility. However, I have kept him fully informed; we spoke every week together on that one.

[Translation]

M. Forrestall: Vous faites sans doute cela parce que vous agissez en tant qu'«ami» de l'industrie maritime du Canada.

Ai-je le temps . . .

Le vice-président: Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Je voulais m'adresser à l'amiral, avec votre permission, monsieur le président.

En septembre, M. Roman Gralewitz, président de la SIU, a écrit au ministre des Transports pour lui demander des conseils au sujet de la question de la sécurité, faire quelques observations ainsi que des recommandations. Nous sommes pratiquement à la fin novembre, et cette lettre est restée sans réponse, bien qu'elle ait été suivie de télégrammes, car la situation devient maintenant très urgente, télégrammes envoyés, dis-je, il y a huit ou neuf jours. Je vais vous en donner lecture:

Nous demandons respectueusement une réponse immédiate à notre demande urgente contenue dans notre lettre du 27 septembre 1982. Les membres de la SIU estiment que vous avez failli à vos responsabilités en ne répondant pas personnellement à cette lettre, qui préoccupe beaucoup tous les marins quant à leur sécurité future.

Y a-t-il une réponse à cette demande d'aide du secteur de formation d'urgence, pour toute l'école de Morrisburg?

Le vice-président: Amiral Collier.

M. A. Collier (Commissaire, Garde côtière canadienne, Transports Canada): Monsieur Forrestall, je pense que la lettre renvoie à la demande que nous avons faite de construire des installations permettant d'assurer un programme MED, de formation en mesures d'urgence, dans leur école de Morrisburg, à l'Institut de formation des marins. J'ai suivi cette question de très près avec M. Gralewitz, que j'ai constamment informé de la situation de ce projet. Il a été soumis au Conseil du Trésor, de même qu'une autre proposition semblable de construction d'installation du même genre à St-Jean, Terre-Neuve, en collaboration avec le Collège des pêcheries, et ce qui se fait là-bas, comme ici, était maintenant dépassé.

Le Conseil du Trésor n'a pu être saisi de cette question avant plusieurs semaines. J'ai su verbalement qu'il avait approuvé les installations à Saint-Jean, sans donner sa décision à propos de celles de Morrisburg, car il voulait attendre les conclusions d'une étude en cours sur la formation. Comme cette installation n'était pas exploitée par l'un des gouvernements provinciaux, avec lesquels nous avons actuellement des contrats d'aide, le Conseil du Trésor souhaitait que nous ne renouvelions celui-ci qu'ultérieurement, pour revoir les choses à nouveau.

Malheureusement, je suis parti et je suis resté absent ces dix derniers jours. J'ai parlé avec M. Gralewitz, et l'ai informé de cela. J'ignore où en sont les choses depuis mon retour, mais j'imagine que M. Gralewitz n'a pas obtenu de réponse officielle à propos du statut de ces installations. Cependant, je l'ai tenu pleinement au courant de la situation dont nous avons discuté ensemble chaque semaine.

[*Texte*]

That is the status of it, as at present.

The Vice-Chairman: Your last question, Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: I will go down for a second round.

Could I ask the marine administrator, Mr. Chairman, if this committee could have made available to it copies of the inquiry in Montreal with respect to the *Hudson Transport*? The judge's point of view has now been completed. Could copies of that report be made available to us?

Mr. Allan: I am not sure I understand the question.

Mr. Forrestall: The decision.

Mr. Allan: The decision with regard to the recommendations?

Mr. Forrestall: Yes.

Mr. Allan: Yes, a press release went out yesterday, outlining the proposed action on each of the 40 recommendations. Over and above that, we can certainly make that available to this committee.

Mr. Forrestall: Thank you, Mr. Chairman.

The Vice-Chairman: Thank you.

Mr. Skelly.

Mr. Skelly: Thank you. I would like to ask some questions that came up in relation to coast guard radio operators, in relation to the *Arctic Explorer* incident.

From what I gather, there seemed to be some concern that handling communications was one of the problems that complicated the rescue response; it appeared to come from the coast guard radio station closest to the area involved, then to a SAREX station, and then eventually to the rescue co-ordination centre.

From the information we had, there seems to be some problem in the way the emergency communications procedures are used on-board ship. There also seem to be some problems with upgrading and regular training programs for coast guard radio operators. The third thing seems to be an indication that these people this summer were working on a seven-day basis, that there was no time off available during the summer months.

Can you confirm that in fact has been happening, and give us an indication of what kind of upgrading and refresher training these people are getting? There are three basic questions: first, the lack of time off for radio operators; second—in light of some of the statements made in relation to it—upgrading or on-the-job training, if you will, of radio operators; and last, the overall response to emergency communications procedures, both on-board ship and within the coast guard radio system.

Mr. Allan: Admiral Collier, would you care to take that on?

Mr. Collier: Thank you, Mr. Chairman.

[*Traduction*]

Voilà donc où en sont actuellement les choses.

Le vice-président: C'est votre dernière question, monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Je voudrais reprendre la parole au second tour.

Monsieur le président, puis-je demander à l'administrateur du transport maritime si ce comité pourrait obtenir des exemplaires de l'enquête de Montréal, concernant le *Hudson Transport*? Le juge a maintenant fait connaître son point de vue. Des exemplaires de ce rapport pourraient-ils être mis à notre disposition?

M. Allan: Je ne suis pas sûr de comprendre la question.

M. Forrestall: La décision.

M. Allan: La décision concernant les recommandations?

M. Forrestall: Oui.

M. Allan: Oui, un communiqué de presse a été publié hier, indiquant les mesures proposées pour chacune des 40 recommandations. En plus de cela, nous pouvons sûrement mettre ces documents à la disposition de ce comité.

M. Forrestall: Merci, monsieur le président.

Le vice-président: Merci.

Monsieur Skelly.

M. Skelly: Merci. Je voudrais poser certaines questions qui ont été soulevées au sujet des opérateurs de radio de la garde côtière, à propos de l'incident de l'*Arctic Explorer*.

D'après ce que j'ai entendu dire, on semble craindre qu'un problème de communication ait compliqué l'opération de sauvetage. Les messages proviendraient du poste de radio de la garde côtière la plus proche du secteur intéressé, pour être transmis à une station SAREX pour parvenir finalement au centre de coordination des opérations de sauvetage.

D'après les renseignements que nous avons obtenus, il semble y avoir des problèmes quant à la façon dont les procédures de communication d'urgence sont utilisées à bord des navires. Il semble aussi y avoir certains problèmes pour ce qui est des programmes de perfectionnement et de formation des opérateurs de radio de la garde côtière. En troisième lieu, il semble que cet été, ces gens travaillaient sept jours par semaine, sans avoir de congés pendant les mois d'été.

Pourriez-vous confirmer cela, et nous dire quels programmes de perfectionnement et de recyclage sont offerts à ces personnes. Voilà donc trois questions fondamentales: d'abord le manque de congés pour les opérateurs de radio; compte tenu de ce qui a été dit à ce sujet, qu'est-ce qui est prévu pour la formation sur le tas ou le perfectionnement de ces employés; et en dernier lieu, ce qui se fait, dans l'ensemble, en réponse aux procédures de communications d'urgence, aussi bien à bord des navires que dans le système radio de la garde côtière.

M. Alland: Amiral Collier, voudriez-vous répondre à ce sujet?

M. Collier: Merci, monsieur le président.

[Text]

The inquiry conducted into the *Arctic Explorer*, under Mr. Justice Mahoney, has been completed. It is now waiting for translation.

• 0955

We expect to be able to release that very shortly, possibly about the time of the new year.

With reference to the three points you are making, the question of time off for the operators—I cannot answer the specific question insofar as it affects the work of the radio station that was involved in Newfoundland with respect to the *Arctic Explorer*—I do know that overall in the telecommunications area, the manning factors that we use to operate our stations are based on covering a seven-day operation, plus reliefs for time off. We have been short in our available person-years allocated to radio stations and we have a submission before Treasury Board at this time to increase the number of radio personnel across the board within the coast guard. The manning factors at this particular time are being compared with the radio operators in the air administration to ensure that we have a consistent policy in both areas.

I would have to take notice of the question on the actual status in Newfoundland with time off. I cannot answer that one at this particular time, with our radio station at St. Anthony.

Insofar as the training programs are concerned, we do have the programs continuing. The programs are conducted basically within the coast guard at the Transport Canada Training Institute and the on-job training is administered under the regional managers in the various regions.

The question about the communication procedures in this case of the *Arctic Explorer* per se—I have not at this time been able to state what was contained in Justice Mahoney's report, but that aspect of it has been addressed and we will be commenting on that when the report is released.

Mr. Skelly: At this point in time, I understand, you cannot tell me whether these people in fact were required to work seven days a week with no time off. The information that I have is that there is an initial training program when a radio operator comes on stream at first. He gets his initial training and then he gets his operational briefings from the regional manager when he starts and then that is it; good-bye and good luck. There were not so much as even briefing sheets on new procedures that came down. There was a notice that it was occurring and radio operators were expected to have kept pace with it. In many cases they lacked sufficient detail; the assumption that the changes in procedure, new developments, would come about was totally left out. There is really no effective in-service training program for coast guard radio operators.

The interesting thing is that in newspaper articles—I just do not happen to have the one; I have everything else but. I may be able to locate it in a few minutes in my book here . . . there was an implied criticism—it was not implied; it was definite criticism—of a radio operator in the St. Anthony station. When the articles came out it looked as though that individual

[Translation]

L'enquête menée par le juge Mahoney au sujet de l'*Arctic Explorer* est terminée. Elle n'a pas encore été traduite.

Nous pensons pouvoir publier cela très prochainement, peut-être au début de l'année prochaine.

Quant à vos trois questions, je ne puis vous répondre précisément si la question des congés a pu avoir une incidence sur le fonctionnement de la station-radio de Terre-Neuve dans le cas de l'*Arctique Explorer*. Je sais qu'en général, en matière de télécommunications, nous assurons un service continu tous les jours de la semaine en mettant des remplaçants lorsque le personnel est en congé. Nous avons manqué d'années-personnes pour les stations-radio et nous avons présenté une demande au Conseil du Trésor pour que le personnel radio soit augmenté partout dans la Garde côtière. On compare actuellement les effectifs de notre service avec ceux de l'administration des transports aériens pour s'assurer que les mêmes critères s'appliquent.

Il me faudra prendre note de la question portant sur les congés à Terre-Neuve. Je ne puis vous dire exactement ce qu'il en est de la station-radio à St. Anthony.

Pour ce qui est des programmes de formation, ils sont maintenus. Ils se déroulent essentiellement pour la Garde côtière à l'Institut de formation de Transports Canada et la formation sur le tas est sous la direction des directeurs régionaux.

Quant aux méthodes de communications dans le cas de l'*Arctic Explorer*, je n'ai pu encore établir ce que contenait le rapport du juge Mahoney mais nous étudions la question et nous ferons nos commentaires lorsque le rapport sera publié.

M. Skelly: Si je comprends bien, vous ne pouvez pas me dire immédiatement si ces gens-là étaient alors tenus de travailler sept jours sans congé. Je croyais que l'on prévoyait un programme initial de formation pour tout nouvel opérateur-radio et qu'ensuite il recevait les instructions et informations nécessaires de son directeur régional lorsqu'il débute dans ses fonctions. Ensuite, qu'il se débrouille et bonne chance! On ne lui donne même pas de feuilles d'instructions sur les nouvelles procédures à suivre. On avait donné un avis et les opérateurs-radio auraient dû être au courant, mais dans bien des cas, ils ne disposaient pas de suffisamment de détails; on n'a pas du tout tenu compte du fait que les méthodes pouvaient changer, que la situation allait évoluer. Il n'existe en fait pas de véritable programme de formation en service pour les opérateurs-radio de la Garde côtière.

Ce qui est intéressant, c'est que dans certains articles de journaux, il se trouve que je ne puis justement mettre la main dessus, mais c'est peut-être quelque part dans mon classeur, on a implicitement critiqué, ou plutôt certainement critiqué un opérateur-radio de la station St. Anthony. Lorsque les articles sont sortis, il semblait que cet individu était responsable de

[Texte]

was being blamed for the problem. I think there was, from the information I have, a great deal that needed to be looked at in the whole procedure; if there was a situation there, possibly the coastguard should take a very close look at the way those coast guard operations operate.

I find it more than disturbing that a vital communications link . . . You are telling me that they are short of person-years to fulfil that role. We have had situations, I think, as you just described with Mr. Forrestall—the situation with the marine emergency training simulator. It strikes me that this kind of thing is just absolutely imperative.

• 1000

We have had three major accidents now, the *Ocean Ranger* situation, the *Arctic Explorer* and the *Hudson Transport*, and I think it gets a little disappointing that we cannot get those facilities in place—the training facility at Morrisburg and the number of person-years upgraded—to get these things on stream, and effective training programs.

There is another area of concern, and it hit in an ad hoc way, but in my own riding in the community of Port Hardy there is some concern—I think not only in Port Hardy, but a centre for northern Vancouver Island—that along the coast of British Columbia, in the Queen Charlottes and the north and west coast of Vancouver Island, there seems to be some very definite noise that oil exploration and drilling will begin.

In the early 1960s, there was an offshore exploration program in which they experienced a blow-out that managed to get a hold off Tofino, which would have been off Pacific Rim National Park. Now, there are initial contacts with the coast guard to find out if the Canadian Coast Guard is moving into a position to locate a new facility that would appear in the centre of activity—it looks as if Port Hardy will become the jumping-off point for most of that activity.

What I am wondering is, is it the intention of the coast guard—is there anything in their planning that would put environmental emergency response equipment in that area; that would be looking at communications facilities upgrading in the area, or at the possibility of additional search and rescue equipment allocated there? In short, can you tell me what is in the pipe for the next couple of years? Is there any planning at all to develop a coast guard facility that could respond to marine emergencies, environmental and accidents in the area?

The Vice-Chairman: Admiral Collier.

Mr. Collier: Sir, I take it your question was phrased around the possibility of offshore oil exploration on the west coast, and whether we in fact have any plans to upgrade our facilities out there to meet this problem.

The short answer is that we have not, because we have other urgent things we require on the west coast, and to put in facilities now for drilling which has not yet been actually . . . we have other concerns.

With respect to our communications on the west coast, we have just approved a very large project to complete the coverage on the whole of the west coast with our V.H.F. That

[Traduction]

l'incident. D'après les renseignements que j'ai pu obtenir, il y aurait eu beaucoup à revoir dans toute la procédure; peut-être la Garde côtière devrait-elle étudier de très près la façon dont ces opérations de garde-côte se déroulent.

Je trouve vraiment troublant qu'un moyen de communication vital . . . Vous me dites qu'il n'y a pas suffisamment d'années-personnes pour remplir cette fonction. Comme vous le disiez il y a un instant à M. Forrestall, il y a des choses qui sont absolument essentielles comme le simulateur d'alerte maritime.

Il y a maintenant eu trois gros accidents, l'*Ocean Ranger*, l'*Arctic Explorer* et le *Hudson Transport* et je crois qu'il est assez décevant de s'apercevoir que les installations nécessaires à la formation n'existent toujours pas à Morrisburg et qu'il n'y a toujours pas suffisamment d'années-personnes pour accomplir ce travail.

J'aimerais maintenant passer à une autre question qui n'est peut-être pas directement liée à la dernière mais qui inquiète beaucoup ma circonscription, la ville de Port Hardy et le l'île de Vancouver où l'on commence à entendre des rumeurs sur d'éventuels travaux de prospection et de forage pétroliers le long de la Côte de Colombie-Britannique, des Îles de la Reine Charlotte et sur les côtes nord et ouest de l'île de Vancouver.

Au début des années 1960, un programme de forage en haute mer a provoqué une explosion qui a atteint Tofino, juste en bordure du Parc national Pacific Rim. Certains contacts ont été pris avec la Garde côtière pour savoir si elle s'efforce actuellement de déterminer ce que sera le centre d'activités car il semble que Port Hardy pourrait très bien l'être.

La Garde côtière projette-t-elle donc d'installer du matériel de secours pour l'environnement dans cette région? Envisage-t-elle d'améliorer les services de communications ou d'augmenter le matériel de recherche et de sauvetage dans cette région? Bref, pourriez-vous me dire ce que les deux prochaines années peuvent nous amener? Envisage-t-on de se doter d'un service de garde côtière capable de répondre aux alertes en mer et aux menaces contre l'environnement de cette région?

Le vice-président: Admiral Collier.

M. Collier: Si j'ai bien compris, vous demandiez si nous projetons d'améliorer nos services pour nous préparer à d'éventuels travaux d'exploration pétrolière sur la côte ouest?

Je vous répondrai en deux mots que non, car nous avons d'autres choses urgentes à faire sur la côte ouest et que nous ne jugeons pas nécessaire d'installer maintenant un service alors que le forage n'est même pas encore commencé.

Quant à nos communications sur la côte ouest, nous venons d'approuver un très grand projet qui devrait nous permettre de couvrir toute la côte ouest grâce à notre système VHF. Ce

[Text]

program is under way now—it was approved last spring—and this will give us a complete V.H.F. coverage on the whole of the west coast.

With reference to the search and rescue facilities, we have in our plans a number of improvements to go forward in that area. These improvements that we have in our plans must await the outcome of the evaluation study on search and rescue, which I think is getting very close to being completed at this stage. But insofar as our equipment for oil spills, we continue, each year, to upgrade and to add new equipment, which we place in depots. If in fact Port Hardy becomes a major depot for offshore drilling, we will be certainly very much involved in planning for that, as we have on the east coast.

We have a very large program going on with industry and with the Department of Environment on the east coast with respect to oil spills, and this has also—we are also looking into, with industry, the question of the resources required for oil spills, and we are doing this with them, and one of the areas that we are looking at is the west coast.

So there is basic planning, and we are making provision for assessing the situation on the west coast, not necessarily in terms of a blow-out, but also in terms of a major marine casualty vis-à-vis the traffic of oil on the west coast; and that study with industry we have been doing for the last year. With them we are endeavoring to work out a contingency plan for both equipment and for command control during a casualty, be it on the east or the west coast.

• 1005

Mr. Allan: Mr. Chairman, at this point I wonder if I could just add a comment with regard to marine training. I would just like to point out that we will be making a proposition to the government for phase 2 of a marine training program that would provide equipment and marine emergency duty facilities in a number of schools across Canada. That will be a program additional to the phase we have just come through. It would be a longer-term program, designed to provide training equipment for the training of ships' crews, masters and officers, and so on, and providing that equipment across the country for that purpose. We can see a continuation in the longer run of that kind of marine education.

Mr. Skelly: The hope is that in the next estimates we will not be back trying to see the same thing, that these things will come on stream.

In spite of what is going on, almost at the touch-and-feel level, with this problem, the probability of offshore oil and gas being developed on the west coast, or at least the exploration—I would use a different phrase . . .

I sat on the Public Works natural resources committee when we did Bill C-48 and listened to Chevron say that they in fact wanted to become involved in drilling in there. As a matter of fact, they thought they would be away with it last summer. I guess the new legislation and provincial-federal wrangles held them off. Also, their environmental impact study was appar-

[Translation]

programme approuvé au printemps dernier est maintenant en route et nous permettra de couvrir entièrement la côte ouest sur VHF.

Pour le service de recherche et de sauvetage, nous projetons un certain nombre d'améliorations dans cette région. Il nous faudra toutefois d'abord attendre le résultat d'une étude d'évaluation sur la recherche et le sauvetage qui devrait être bientôt terminée. Pour l'équipement de lutte contre les déversements d'hydrocarbure, nous améliorons chaque année notre matériel et nous en achetons d'autre que nous répartissons dans différents «dépôts». Si Port Hardy devait devenir un grand centre de forage hauturier, nous ferions très rapidement des projets dans ce sens comme nous l'avons fait sur la côte est.

Nous avons entrepris un programme très important avec l'industrie et avec le ministère de l'Environnement à propos des écoulements d'hydrocarbures sur la côte est. Nous étudions également avec l'industrie la question des ressources nécessaires pour lutter contre ces écoulements d'hydrocarbures et nous envisageons justement à ce sujet les problèmes de la côte ouest.

On peut donc dire qu'une certaine planification est déjà en cours et que nous sommes en train d'évaluer la situation sur la côte ouest, non pas nécessairement en prévision de jaillissements pétroliers mais également en cas de graves accidents maritimes dans le transport du pétrole sur la côte ouest; il y a un an que nous avons entamé cette étude avec l'industrie. Nous nous efforçons de mettre sur pied un plan d'urgence touchant le matériel et le commandement en cas d'accident, qu'il s'agisse de la côte est ou de la côte ouest.

M. Allan: Monsieur le président, me permettez-vous d'ajouter une chose sur la formation maritime? Nous ferons en effet une proposition au gouvernement pour la deuxième phase du programme de formation maritime pour lequel nous prévoyons l'équipement et les services d'urgence nécessaires dans un certain nombre d'écoles un peu partout au Canada. Ce programme viendra s'ajouter à la phase actuelle. Il s'agirait d'un programme à plus long terme, conçu pour offrir l'équipement de formation nécessaire pour les équipages de navires, les capitaines et les officiers, etc. Ce matériel sera disponible dans tout le pays. Ce genre d'enseignement maritime sera poursuivi à plus long terme.

M. Skelly: Il faut espérer que l'on en sera un peu plus loin lors du prochain budget, que tout cela sera devenu réalité.

Malgré cela, avec un tel problème, il est assez facile d'imaginer que l'on exploitera le pétrole et le gaz sur la côte ouest ou du moins qu'on fera de l'exploration, peut-être devrais-je m'exprimer différemment . . .

J'ai siégé au Comité des ressources naturelles des Travaux publics lorsque nous étudions le projet de loi C-48 et j'ai entendu la société Chevron déclarer qu'elle souhaitait venir forer là-bas. D'ailleurs, elle prévoyait débiter l'été dernier. Je pense que la nouvelle loi et les conflits fédéraux-provinciaux l'ont retardée. D'autre part, l'étude sur l'incidence écologique

[Texte]

ently very poorly done and they have been sent back several times to do it.

But I think where the dilemma comes is that the coast guard does not appear to be doing any detailed planning of how they are going to respond to major activity by industry in there. It would be of great advantage to the communities in the area if officials from Energy, Mines and Resources and the coast guard were able to give people in those communities an indication of what would be happening so that community responses to the eventual outcome of oil and gas exploration, and possible production in the area, could be developed properly. I think because the coast guard fails to plan and make those tentative plans known, those communities cannot get involved in effective planning, and this is one aspect that disturbs them. I think it would certainly be unfortunate to respond after the fact, because we are going to wind up with approval delays and difficulties and we will be behind the eight ball. The nearest equipment, to my knowledge, is a considerable distance away, in Victoria.

The last thing. Maybe you could give us some indication. It is very confusing as to what the government is doing with the search and rescue issue. There seems to have been a joint DND-coast guard study into search and rescue resources off the coast of British Columbia. There also seem to have been internal studies that have been done. Could you give us an indication of how many studies are actually on the go, and will the Department of Transport be releasing this material so the public will have an opportunity to digest and comment on the material?

Mr. Allan: There has been a program evaluation carried out on the search and rescue program. That report has been rendered, shall I say. It was ordered by the government on July 15, 1980, and its purpose was to analyse the effectiveness of the SAR program and to recommend improvements. The report was submitted on March 30, 1982, and the recommendations contained in the report are under study within government, at the moment.

• 1010

A number of departments, as you know, are involved in search and rescue activities—National Defence, ourselves, Fisheries, RCMP, and so on. This report is being examined and will be released shortly. The original plan was to release it in late November, and I think probably it will come out—I cannot say exactly, but if not later this year, certainly the early part of next year.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Allan.

Mr. Bockstael.

Mr. Bockstael: Thank you, Mr. Chairman.

We are looking at the supplementary estimates, and in the supplementary estimates the marine transportation program is calling for \$1,731,000 in additional budgetary allowances. The bulk of it seems to come from an increased cost of ice reconnaissance—\$1,231,000—and in the explanatory notes it says that side-looking airborne radar is predominantly one of the

[Traduction]

de telles activités laissant beaucoup à désirer, on a demandé de la réviser plusieurs fois.

Je crois toutefois que le dilemme est que la garde côtière ne semble pas se préparer de façon précise à répondre aux situations que l'industrie ne manquera pas de créer dans cette région. Les gens de la région seraient bien heureux que les fonctionnaires d'Énergie, Mines et Ressources et de la garde côtière puissent leur indiquer ce qui se passera, de sorte qu'ils puissent se préparer à réagir s'il est finalement décidé de lancer des activités de prospection pétrolière et gazière et éventuellement de production dans la région. Étant donné que la garde côtière ne fait pas de projets à ce sujet et n'a donc rien à montrer, les citoyens ne peuvent se préparer efficacement et s'en inquiètent. Il serait bien malheureux de n'intervenir qu'après coup car les approbations seront ensuite retardées et l'on se trouvera en face de difficultés qui risquent de nous faire arriver trop tard. Si je ne m'abuse, il n'y a aucun matériel plus près qu'à Victoria.

Pour finir, on ne sait pas vraiment ce que fait le gouvernement en matière de recherche et de sauvetage. Il semble qu'une étude conjointe de la Défense et de la Garde côtière ait été menée sur les ressources disponibles à cette fin sur la côte de la Colombie-Britannique. Il semble également que certaines études internes aient été faites. Pourriez-vous nous indiquer combien d'études sont en cours et si le ministère des Transports les publiera de sorte que la population puisse y réfléchir et donner son avis?

M. Allan: On a effectué une évaluation des programmes de recherche et de sauvetage. Le rapport a été soumis. C'est le gouvernement qui l'avait demandé le 15 juillet 1980 et le but était d'analyser l'efficacité du programme de recherche et de sauvetage et de recommander des améliorations. Ce rapport fut soumis le 30 mars 1982 et les recommandations qu'il contenait sont étudiées par le gouvernement.

Quelques ministères participent à la recherche et au sauvetage, comme vous le savez—la Défense nationale, nous-mêmes, les Pêches, la GRC, et d'autres. Le rapport est à l'étude et sera publié bientôt. On voulait le publier, au départ, vers la fin de novembre, ce sera probablement le cas—je ne puis vous dire exactement quand il le sera, mais si ce n'est pas à la fin de cette année, ce sera certainement au début de l'an prochain.

Le vice-président: Merci, monsieur Allan.

Monsieur Bockstael.

M. Bockstael: Merci, monsieur le président.

Nous étudions le Budget supplémentaire et, sous la rubrique Programme des transports par eau, on demande \$1,731,000 d'allocations budgétaires supplémentaires. Il semble que ce soit, en grande partie, pour le service de reconnaissance des glaces—\$1,231,000—et d'après la note explicative, c'est surtout à cause du radar aéroporté à balayage latéral. Pouvez-

[Text]

causes. Could you explain to me what this airborne radar side-looking reconnaissance is?

Mr. Allan: Admiral Collier, could you respond to that?

Mr. Collier: Yes, sir. I would like to explain that our ice reconnaissance services are performed for us by Environment Canada under the Atmospheric Environment Service. They are responsible for providing us with the information to permit us to operate in the gulf in the winter and in the north in the summer.

The contract, which has just been released for the next five years, is controlled under the aegis of AES, and in order to provide the information that we have asked for, or sought, they went out in their contract, which was awarded to Nordair. In the proposal that Nordair put forward to provide the information that we are looking for, included was the side-looking radar, which because of the angles in which you work gives a better picture and provides better information.

The funding for the contract let by AES is our responsibility, and in order to provide the information that we sought, and do this with the 2,200 hours of flying that we sought, the additional cost this year is \$1.2 million, and this provides two airplanes to give us the services. That essentially is what is contained in that \$1.2 million.

Mr. Bockstael: Mr. Chairman, stemming from the answer, does the Nordair strike create any adverse possibilities about rendering this service during this forthcoming season?

Mr. Collier: I cannot answer that question right at this particular time, sir.

Mr. Bockstael: The other notation is that the *Louis S. St. Laurent* is in for repairs of \$11.5 million. When will the *Louis S. St. Laurent* be ready to go back into service?

Mr. Collier: We will have her ready for the arctic operations next summer. I would hope to have her complete and finished by the end of June.

Mr. Bockstael: Oh, I see. So for the opening of the likes of the Port of Churchill it would be available; or is that the ...

Mr. Collier: She will be available for the north. Opening the Port of Churchill, we would have other resources for that, if we wanted to go in. But we plan to have her on stream for the arctic operations next summer. She will not be available this winter.

Mr. Bockstael: The balance of the supplementary estimates cover two studies: Sept-Îles and Chicoutimi. The completion of the port of Saint John, New Brunswick, is offset by the moneys that are not required immediately at the Port of Prince Rupert, it states here, "due to delays in construction of infrastructure". I do not know if that comes under your purview, but how long are these delays at Prince Rupert anticipated to last?

Mr. Allan: I will ask Mr. Auger to respond.

[Translation]

vous me dire en quoi consiste la reconnaissance par radar aéroporté à balayage latéral?

M. Allan: Amiral Collier, pouvez-vous répondre à cette question?

M. Collier: Oui monsieur. Je vous dirai que le service de l'environnement atmosphérique d'Environnement Canada est chargé de notre service de reconnaissance des glaces. Ce sont eux qui doivent nous fournir les renseignements qui nous permettent de fonctionner dans le golfe pendant l'hiver et dans le Nord pendant l'été.

Le contrat vient d'être accordé pour les cinq prochaines années, il sera surveillé par le Service de l'Environnement atmosphérique et pour nous fournir les renseignements que nous avons demandés, ou cherché à obtenir, ils ont accordé le contrat à Nordair. La proposition de Nordair qui vise à nous fournir ces renseignements comprend un radar aéroporté à balayage latéral, qui permet à cause de l'angle de travail d'obtenir une meilleure image et de meilleurs renseignements.

Nous sommes responsables du financement du contrat accordé par le Service de l'environnement atmosphérique et, pour nous fournir les renseignements que nous demandons et pour le faire à l'intérieur des 2,200 heures de vol prévues, le coût additionnel cette année s'élève à 1.2 million de dollars. Ce montant prévoit deux avions pour ce genre de services. Voilà essentiellement ce que contient cette somme de 1.2 millions de dollars.

M. Bockstael: Monsieur le président, suite à cette réponse, est-ce que la grève chez Nordair peut créer des ennuis quant au service à fournir pendant la saison prochaine?

M. Collier: Je ne puis répondre à cette question présentement.

M. Bockstael: L'autre note a trait au *Louis S. St. Laurent* qui doit subir des réparations de 11.5 millions de dollars. Quand sera-t-il remis en service?

M. Collier: Il sera prêt pour les opérations arctiques l'été prochain. J'espère que les réparations seront terminées d'ici la fin de juin.

M. Bockstael: Je vois. Pour l'ouverture du port de Churchill, par exemple, il sera disponible, ou est-ce que ...

M. Collier: Il le sera pour les activités dans le Nord. Nous aurons d'autres ressources pour l'ouverture du port de Churchill, si nous voulons participer. Nous prévoyons remettre en service le *Louis S. St. Laurent* l'été prochain dans l'Arctique. Il ne sera pas disponible cet hiver.

M. Bockstael: Le reste du budget supplémentaire se rapporte aux deux études de Sept-Îles et Chicoutimi. Les derniers travaux dans le port de Saint-Jean au Nouveau-Brunswick sont compensés par des fonds qui ne sont pas utilisés immédiatement au port de Prince Rupert. On mentionne que c'est en raison de retards dans la construction d'installations. Je ne sais pas si cela relève de votre compétence, mais jusqu'à quand prévoyez-vous que ces retards dureront à Prince Rupert?

M. Allan: Je vais demander à M. Auger de vous répondre.

[Texte]

Mr. J. Auger (Acting Chairman, National Harbours Board, Transport Canada): Yes, Mr. Chairman.

• 1015

The construction of the infrastructure, which is basically site services at Prince Rupert, had been slightly delayed and also adjusted in regard to the other delays incurred by the Prince Rupert grain consortium in not pulling their act together. So it is partly an adjustment on our part and also partly a delay.

But to reassure you, for those who might wonder what that delay will have as an impact on the grain or coal project, I would like to say that as far as the coal is concerned, the coal terminal project, we are presently running on time and we have no reason to believe at this present time that the coal terminal will not be completed by the promised date, which is December 31, 1983. So basically, in a nutshell, there is very little impact on either the grain terminal project or the coal terminal project. I guess the only impact is on allocation of funds, as far as this item is concerned, Mr. Chairman.

Mr. Bockstael: I see. Thank you very much.

The two studies for Sept-Îles and Chicoutimi, one at \$287,000, the other at \$213,000: are they to provide expansion of those or simply to determine whether it is a viable thing to do at the present time?

Mr. Auger: Yes. Both projects could be labelled as replacements of existing facilities. The project in regard to Chicoutimi is the replacement of the wharf that exists right now in Chicoutimi downtown, which has been assigned—or the land on which it is right now has been assigned by Cabinet for redevelopment and associated with the total redevelopment plan of the downtown area of the City of Chicoutimi. Therefore we are doing some pre-engineering studies in that case to complete the plans to provide a replacement for it. And for that matter, we are accumulating pre-engineering data, which are absolutely necessary for the planning of the replacement facility.

In the case of Sept-Îles, we have there a facility which is outdated, antiquated. Also, from the physical or engineering point of view it has stability problems. In simple terms, the facility is built on very soft ground. It was built by DPW, I guess, in the late 1960s, and the facility is basically slowly sinking into very soft under-terrain. It is causing an awful lot of problems to the National Harbours Board at the present time. That is over and above the fact that it was built for a different trade from what we are seeing today. Also, it was built in relatively shallow water in today's terms. So basically both projects are in the planning stage at the present time and we are gathering information to firm up our plans in order to present them to the government in due time.

Mr. Bockstael: My last question is, in earlier sittings of this committee we have heard our colleagues from British Columbia talk about Bella Coola and we see here that the replacement of the wharf of Bella Coola—the expenditures for

[Traduction]

M. J. Auger (président intérimaire, Conseil des ports nationaux, Transports Canada): Oui, monsieur le président.

La construction d'installations, qui représentent surtout des services à Prince Rupert, a été légèrement retardée et rajustée aussi pour tenir compte des autres retards qu'accusait le consortium des céréales de Prince Rupert qui n'arrivait pas à s'organiser. Il s'agit donc en partie d'un rajustement de notre part et en partie aussi d'un retard.

Toutefois, je tiens à rassurer ceux qui se demandent quel effet pourrait avoir ce retard sur le projet de terminal à grains ou le projet de terminal à charbon. Je vous répondrai que le projet de terminal à charbon est à jour et qu'il n'y a pas lieu de croire, pour le moment, qu'il ne sera pas terminé à la date prévue, le 31 décembre 1983. En résumé, le retard a eu très peu d'effets sur le projet de terminal à charbon ou le projet de terminal à grains. L'effet ne s'est fait sentir que sur l'attribution de fonds, dans le cadre de ce poste, monsieur le président.

M. Bockstael: Je vois. Merci beaucoup.

A quoi serviront les deux études concernant les ports de Sept-Îles et de Chicoutimi, la première de \$287,000 et la seconde de \$213,000: s'agit-il de prévoir un agrandissement de ces ports ou simplement de déterminer la rentabilité des ports à ce moment-ci?

M. Auger: Oui. On pourrait dire que ces deux projets visent le remplacement des installations existantes. Celui de Chicoutimi prévoit le remplacement du port qui existe au centre-ville de Chicoutimi présentement, qui a été cédé—du moins le terrain sur lequel il est situé a été cédé par le Cabinet et fait partie du plan de nouveau développement pour le centre-ville de Chicoutimi. Par conséquent, nous sommes en train de faire des études de pré-ingénierie afin de prévoir dans ces plans le remplacement du port. C'est pour cette raison que nous obtenons les données de pré-ingénierie, elles sont absolument nécessaires pour la planification de l'installation de remplacement.

Pour ce qui est du port de Sept-Îles, nous avons là une installation qui est désuète, vétuste. Elle présente également du point de vue matériel ou d'ingénierie des problèmes de stabilité. En langage simple, l'installation a été construite sur un sol très mou, par le ministère des Travaux publics, vers la fin des années 1960. Elle s'enfonce lentement dans ce sous-sol très mou. Cela cause énormément de difficultés au Conseil des ports nationaux. De plus, l'installation avait été construite pour un commerce différent de celui que nous avons aujourd'hui. Selon nos normes actuelles, l'installation est construite dans des eaux relativement peu profondes. Ces deux projets sont essentiellement à l'étape de la planification, nous faisons la collecte des renseignements pour confirmer nos plans et les présenter au gouvernement au moment opportun.

M. Bockstael: Ce sera ma dernière question. Au cours de la dernière séance, nos collègues de la Colombie-Britannique nous ont parlé de Bella Coola. Nous voyons ici que le remplacement du quai de Bella Coola coûtera quelque \$1.2 million

[Text]

this fiscal period are \$1.2 million. Eventually there will be another \$878,000 allocated. At what stage is the wharf replacement at Bella Coola? Is the work advancing rapidly now or is this just designing and other work?

Mr. Allan: Mr. Clavelle.

Mr. J. Clavelle (Director, Ports and Harbours, Transport Canada): We have obtained Treasury Board approval in July and DPW, in conjunction with our regional office, has developed the design and it went to tender. I cannot tell you if we have processed beyond the tendering call process.

Mr. Bockstael: Oh, the tenders have been called but the contract may not yet have been awarded?

Mr. Clavelle: Yes.

Mr. Bockstael: Thank you very much.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Bockstael.

Mr. Ellis.

Mr. Ellis: Thank you very much, Mr. Chairman.

I would like to begin by following on Mr. Bockstael's rather mild comments with regard to Prince Rupert and perhaps ask Mr. Auger if he could table, so that it could be appended to today's committee proceedings, a complete status report on the construction of the grain terminal facilities at Prince Rupert, as well as the original dates of construction and the actual dates and reasons for the delay on each of the construction projects, and whether he could do the same thing for the coal project.

• 1020

Mr. Auger: Mr. Chairman, on the grain terminal project, the only involvement the National Harbours Board has is the site preparation needed for the construction of the grain elevator, and also the provision of services to the border of the site.

In regard to the preparation of the site itself, the National Harbours Board has completed that preparation and has turned the site over to a grain consortium that will be building the grain elevator itself.

In regard to services, at the present time I am happy to report the services will be provided to the grain elevator company on time and probably before they need it, which essentially is before the completion of the grain elevator.

In regard to the coal terminal, the National Harbours Board is also preparing the site and turning it over to Ridley Terminals Incorporated, a company in which the National Harbours Board is also very much involved. I would be pleased to table for the committee an update on the construction of both the site and the terminal.

But just to reassure the members of the committee, Mr. Chairman, I would like to repeat what I said a moment ago.

[Translation]

pendant l'année financière actuelle. Il faudra éventuellement ajouter à cela une somme de \$878,000. Où en est le remplacement du quai à Bella Coola? Le travail progresse-t-il rapidement maintenant, ou en est-on simplement à l'étape de la conception et à d'autres travaux?

M. Allan: Monsieur Clavelle.

M. J. Clavelle (directeur, Ports et havres, Transports Canada): Nous avons obtenu l'autorisation du Conseil du Trésor en juillet, et le ministère des Travaux publics, de concert avec notre bureau régional, a mis au point la conception puis a lancé l'appel d'offres. Je ne puis vous dire si nous sommes rendus plus loin.

M. Bockstael: L'appel d'offres a donc été lancé, mais le contrat n'a peut-être pas encore été accordé?

M. Clavelle: Oui.

M. Bockstael: Merci beaucoup.

Le vice-président: Merci, monsieur Bockstael.

Monsieur Ellis.

M. Ellis: Merci beaucoup, monsieur le président.

Je fais suite aux commentaires plutôt modérés de M. Bockstael concernant Prince Rupert. J'aimerais demander à M. Auger s'il peut présenter, afin que ce soit annexé au compte rendu du jour, un rapport complet de la situation concernant la construction des installations du terminal à grains à Prince Rupert, de même que les dates prévues à l'origine pour la construction, et les dates réelles des travaux, de même que les raisons des retards pour chacun des projets de construction. Pourrait-il faire la même chose pour le projet de terminal à charbon?

M. Auger: Monsieur le président, au sujet du projet de terminal à grains, le Conseil des ports nationaux n'a participé qu'à la préparation du site nécessaire à la construction de l'élevateur à grains, et il a aussi prévu les services aux abords du site.

Pour ce qui est de la préparation du site lui-même, le Conseil des ports nationaux l'a terminée et il a remis le site au consortium qui construira l'élevateur à grains.

Quant aux services, il me fait plaisir de vous dire aujourd'hui qu'ils seront fournis à temps à la compagnie de l'élevateur à grains et probablement avant même qu'elle en ait besoin, c'est-à-dire avant que les derniers travaux de l'élevateur à grains soient terminés.

Quant au terminal à charbon, le Conseil des ports nationaux prépare également le site et le remettra à Ridley Terminals Incorporated, une compagnie avec laquelle le Conseil des ports nationaux est lié de très près. Je serais heureux de déposer une mise à jour de la construction des deux sites et des terminaux pour les membres du comité.

Cependant, dans le but de simplement rassurer les membres du comité, monsieur le président, permettez-moi de répéter ce

[Texte]

At this stage there is no reason to believe the terminal will not be ready by December 31, 1983, which is the undertaking we have agreed to with the shippers, the two coal companies presently that will be shipping through Prince Rupert.

Of course, this is dependent on any *force majeure* or strike that may come; but putting aside things we do not control, we will be on time by December 31, 1983. As I said, I will be glad to provide a little more detail to the committee later on today, if possible.

Mr. Ellis: Thank you very much. I look forward to seeing that material.

But I did understand Mr. Auger to say, in reply to a question from Mr. Bockstael, in fact, they are behind now. I appreciate his assurances that it will be on time; but I understood from the answer, in fact, the work is now behind. In his statement, I would hope Mr. Auger would tell us exactly what has caused the delay.

One thing I did not ask, Mr. Chairman, is regarding costs. If he is going to table that information, perhaps he could also table the costs to date, and whether or not there will be cost overruns as a result of the delays.

The Vice-Chairman: Mr. Auger.

Mr. Auger: Okay, I will be glad to provide information on these items to the committee. But let me clarify slightly my remark about the delays.

I mentioned we were slightly delayed in providing the site services; what we call, in general terms, the infrastructure. I also said this will not have an impact on either one of the projects we are talking about.

This is basically because the critical path in regard to the services was associated with the construction of the elevator, which in itself has been delayed for reasons outside the National Harbours Board control. It is the Prince Rupert grain consortium who have delayed their decision. Because of that, we do not see any negative repercussions at the present time on the total project that would come from the National Harbours Board.

That is basically saying the same thing I said before, but in other words.

Mr. Ellis: Thank you, Mr. Chairman.

Could I now move a slight bit off that to the RTI involvement? Of course the National Harbours Board has, what, 90% or 95% involvement in RTI?

Mr. Auger: The National Harbours Board has 90% of the common shares, but only 50% of the equity.

• 1025

Mr. Ellis: I was delighted to see a while ago that RTI, when they had a tender for some cranes that they needed, went to great length answering questions that I had raised on some previous equipment to justify buying the equipment in Canada

[Traduction]

que j'ai dit il y a un instant. A cette étape-ci, il n'y a pas lieu de croire que le terminal ne sera pas prêt le 31 décembre 1983, selon l'engagement que nous avons pris auprès des expéditeurs, les deux compagnies de charbon qui expédieront à partir de Prince Rupert.

Il peut y avoir évidemment des cas de force majeure ou des grèves, nous n'avons aucun contrôle sur ces événements, mais cela mis à part, nous terminerons à temps, le 31 décembre 1983. Je le répète, il nous fera plaisir de vous donner plus de détails un peu plus tard dans la journée si possible.

M. Ellis: Merci beaucoup. J'attends ces documents avec impatience.

Toutefois, je crois avoir entendu M. Auger répondre à M. Bockstael qu'il y avait des retards. Je sais qu'il veut nous rassurer en disant que nous terminerons à temps, mais si j'ai bien compris sa réponse, en réalité le travail est en retard. J'espère que M. Auger nous dira exactement dans sa réponse ce qui a causé ce retard.

Je n'ai pas parlé, monsieur le président, des coûts. Si M. Auger présente ces renseignements, il pourrait peut-être également nous donner les coûts encourus à ce jour, nous dire s'il y aura des dépassements de coûts à cause des retards.

Le vice-président: Monsieur Auger.

M. Auger: Très bien, je serai heureux de vous donner ces renseignements. Permettez-moi de préciser ma remarque concernant les retards.

J'ai dit qu'il y avait de légers retards à terminer les services au site, ce que nous appelons en général l'infrastructure. J'ai dit également que ceci n'aurait pas d'effet sur l'un ou l'autre des projets en question.

La raison en est surtout que le chemin critique concernant ces services était relié à la construction de l'élévateur, qui a été retardée pour des raisons qui échappent au contrôle du Conseil des ports nationaux. C'est le consortium des grains de Prince Rupert qui a retardé sa décision. À cause de cela, nous ne prévoyons aucun effet négatif, pour le moment, sur l'ensemble du projet dont puisse être tenu responsable le Conseil des ports nationaux.

Je répète en quelque sorte, mais en d'autres mots, ce que j'ai dit plus tôt.

M. Ellis: Merci, monsieur le président.

Puis-je changer un peu de sujet et parler maintenant de la participation dans la société RTI? La participation du Conseil des ports nationaux est de 90 ou 95 p. 100 dans RTI, n'est-ce pas?

M. Auger: Le Conseil des ports nationaux détient 90 p. 100 des actions ordinaires, mais 50 p. 100 seulement de la mise de fonds.

M. Ellis: J'ai été ravi de voir que la société RTI lorsqu'elle a lancé un appel d'offres pour des grues dont elle avait besoin, a beaucoup fait pour répondre aux questions que je posais sur l'ancien équipement, pour justifier cet achat au Canada plutôt

[Text]

rather than offshore, even though the equipment was slightly more expensive, et cetera, et cetera. I am just still disappointed, of course, that they would not have used that same rationale when the equipment was available from eastern Ontario, which I represent, as they did when the equipment was available from Montreal, when they went quite out of their way to buy the Canadian.

I support the fact that they did buy Canadian. I am not at all critical of that. I just have to pause and reflect that a few weeks earlier they went to great lengths to justify buying Japanese instead of buying Canadian, even though the Canadian was cheaper, of better delivery, and all the other things we went into in previous committee meetings.

Now, Mr. Chairman, if I could leave that and go to a matter of policy to, perhaps, Mr. Allan: does Mr. Allan see the need for a marine safety advisory board such as we have had presented to us by the minister for the air industry? There has been a discussion about the possibility of combining that Air Administration Safety Advisory Board with the other modes of travel.

I think it is fair to say that my colleague, Mr. Forrestall, would not want to see that combined, that he would prefer to see the modes kept separate. I think that is a good idea as well, and I would like to hear Mr. Allan comment on it.

The Vice-Chairman: Mr. Allan.

Mr. Allan: Mr. Chairman, I guess when this question originally came up there was some discussion about having a marine safety board, or at least a safety board that would cover all of the modes of transportation. However, that was dropped in favour of the current proposal, which is to have that kind of an organization for the air side, leaving the marine side—which has operated, I believe, rather effectively over the years—in its present form without modifying that.

Now, whether that will stand up over the long run is probably anybody's guess, yours as well as mine, but from what I have been able to see in the short time that I have been in the department, the investigation process that goes on into marine incidents is a very effective one indeed.

I have had an opportunity to read the reports of a number of incidents, and most recently the *Hudson Transport* accident, or fire, and I am impressed by the thoroughness of the investigation process that exists in the marine world, and I would think that we would have to consider very, very carefully the impact of making any changes to that.

I would certainly not like to see that process modified for another process that would be not as effective. I think it is a very effective process at this time in the way it is being operated.

Mr. Ellis: Thank you, Mr. Chairman, Mr. Allan. I have a very strong feeling that the changes that have been made in

[Translation]

qu'à l'extérieur, alors que ce matériel canadien était pourtant légèrement plus cher, etc., etc. Je suis donc déçu, bien sûr qu'ils n'aient pas fait le même raisonnement, lorsqu'il a été question de matériel offert dans l'Est de l'Ontario, que je représente, qu'à l'époque où ce matériel pouvait être acheté à Montréal, lorsqu'ils ont tout fait pour acheter un produit canadien.

Qu'ils aient acheté un produit canadien m'est évidemment très sympathique. Ce n'est pas cela que je veux critiquer. Je dois tout de même là marquer un temps d'arrêt et remarquer que quelques semaines auparavant, ils avaient aussi fait tout pour justifier l'achat de matériel japonais, au lieu de matériel canadien alors que celui-ci était moins cher, livré dans de meilleures conditions, sans parler de tout le reste dont il a été question à d'autres réunions de comité.

Monsieur le président, j'aimerais maintenant laisser ce sujet de côté, et poser des questions politiques à M. Allan: M. Allan voit-il la nécessité de constituer un conseil consultatif de la marine pour les questions de sécurité, comme celui que nous a présenté le ministre pour l'administration des transports aériens. On a discuté donc de la possibilité de faire entrer dans le cadre d'attributions du conseil consultatif pour la sécurité des transports aériens les autres modes de transport.

Je pense qu'il est juste de dire que mon collègue, M. Forrestall, ne désire pas que cette combinaison voie le jour, et qu'il préférerait que les modes de transport soient bien maintenus séparés. Je pense que c'est une bonne idée moi aussi, et j'aimerais savoir ce que M. Allan en pense.

Le vice-président: Monsieur Allan.

M. Allan: Monsieur le président, je suppose que lorsque cette question a été posée, on discutait déjà de la possibilité de créer un conseil pour la sécurité des transports maritimes, ou au moins un organisme qui chapeauterait tous les modes de transport. Toutefois, on a laissé tomber cette proposition au profit de celle-ci, c'est-à-dire de laisser ce type d'organisme pour l'air, sans toucher à l'administration des transports maritimes, puisque ceux-ci fonctionnent très bien depuis plusieurs années, si je ne me trompe.

Je ne sais pas si à la longue les choses resteront aussi bonnes, personne ne peut le prédire, mais autant que j'ai pu en juger depuis le peu de temps que je suis au ministère, la procédure d'enquête concernant les accidents des transports maritimes est très efficace.

J'ai eu l'occasion de lire plusieurs rapports lorsqu'il y a eu des accidents, et très récemment celui concernant le *Hudson Transport*, où il y avait eu un incendie, et j'ai été extrêmement impressionné par le sérieux des enquêtes, si bien que tout remaniement ou toute modification ne devrait être envisagée qu'avec beaucoup de prudence.

Je n'aimerais pas donc que l'on change ces procédures pour en avoir une autre qui ne serait pas peut-être pas aussi efficace. Je crois que pour le moment, elle fonctionne très bien comme cela.

M. Ellis: Merci, monsieur le président, merci, monsieur Allan. J'ai l'impression très nette que les modifications qui ont

[Texte]

the investigations and reporting of air safety matters will be greatly improved by the implementation of the *Dubin Committee* recommendations to provide an air safety advisory board. I gather from what Mr. Allen has said he does not see the need for such a body in the marine side at this point in time.

The Vice-Chairman: Mr. Allan.

Mr. Allan: It is very difficult for me to express a very conclusive view after only 25 days in the department.

• 1030

All I can say is I have been impressed by the way that process is being carried out now. I would not see any changes to that for some time, although I can see some logic in having a consistent approach across all the modes of transportation: air, marine and surface.

Mr. Ellis: Mr. Chairman, perhaps we can come back to this question in the spring, when Mr. Allan has had a little more time to look into it. Personally, I think the last statement he made, on having a consistent body across the three modes and perhaps ultimately combining them, might be the answer. For the moment, we will let it go at that and see what happens.

May I ask, in the few minutes I have left . . .

The Vice-Chairman: You have only a few minutes left.

Mr. Ellis: Yes. There are a few questions regarding the merchant marine that have not been asked yet, and I will ask them in a very quick manner and then perhaps elaborate on them if Mr. Allan or some of his colleagues want to get into detail.

Could the marine administrator tell me if any representations were made to the Minister of Finance on behalf of the marine section of Transport to reintroduce customs duty that used to apply to foreign offshore drilling ships and support vessels . . . that arctic-class vessels for natural resource transportation and exploration be built and registered in Canada and that subsidies be adjusted to match those of countries such as France, the U.K., west Germany, Japan and South Korea and also to give Canadian companies that want to buy Canadian ships the same credit terms that apply to foreign companies?

Mr. Allan: Mr. Brennan, will you respond to that, please?

Mr. Brennan: I guess the most immediate responsibility of the Department of Transport in this concern is the legislation which applies to the coasting trade, which I think is probably part of the question which you are asking. As far as that is concerned, we have certainly identified to ministers a number of what we see to be shortcomings in coasting trade legislation.

[Traduction]

été apportées en matière d'enquête et d'étude sur les questions de sécurité dans les transports aériens seront améliorées lorsque l'on appliquera les recommandations du comité Dubin pour la constitution d'un conseil consultatif sur la sécurité des transports aériens. D'après M. Allan, il semble donc que ce conseil ne soit pas nécessaire pour les transports maritimes en ce moment.

Le vice-président: Monsieur Allan.

M. Allan: Il est difficile pour moi de prendre position de façon trop absolue, je ne suis au ministère que depuis 25 jours.

Personnellement, je suis étonné de la façon dont se déroulent les choses. Je ne vois pas pourquoi nous devrions modifier ce processus bien que je comprenne la logique d'une méthode uniformisée pour tous les modes de transports: aérien, maritime et terrestre.

M. Ellis: Monsieur le président, nous pourrions peut-être revenir à cette question au printemps prochain, lorsque M. Allan aura eu le temps de mieux se faire une opinion. Dans la dernière partie de sa réponse, lorsqu'il a parlé d'une méthode uniformisée pour tous les modes de transport et même peut-être d'un seul corps d'enquête, il a peut-être, selon moi, trouvé la solution au problème. Pour le moment, je préfère suivre de près l'évolution du dossier.

Dans les quelques minutes qu'il me reste, pourrais-je poser . . .

Le vice-président: Vous n'avez que quelques minutes.

M. Ellis: Oui. Certaines questions au sujet de la marine marchande n'ont pas encore été abordées. J'aimerais les poser très rapidement et ensuite donner quelques explications si M. Allan ou certains de ses collègues veulent avoir des détails.

L'administrateur du transport maritime pourrait-il me dire si des démarches ont été entreprises auprès du ministre des Finances pour le compte du secteur maritime des transports afin d'imposer à nouveau les droits de douane qui visaient auparavant les navires de forage en haute mer battant pavillon étranger et leurs navires de ravitaillement? A-t-on demandé que les navires de la classe Arctique devant servir à l'exploration et au transport des ressources naturelles soient construits et immatriculés au Canada et que les subventions soient rajustées en fonction de celles accordées en France, au Royaume-Uni, en Allemagne de l'Ouest, au Japon et dans la Corée du Sud afin que les entreprises canadiennes désirant acheter des navires canadiens profitent des mêmes conditions de crédit que les entreprises étrangères?

M. Allan: Monsieur Brennan, pouvez-vous répondre à cette question s'il vous plaît?

M. Brennan: Selon moi, la responsabilité la plus immédiate du ministère des Transports à cet égard est précisément la législation visant les transports côtiers, ce à quoi vous faites peut-être allusion indirectement dans votre question. Dans ce contexte, nous avons attiré l'attention des ministres sur ce qui nous semble être des lacunes dans la législation portant sur le

[Text]

These certainly affect the offshore regime to the extent that the coasting trade at the moment only applies out to the 12-mile limit and therefore does not cover the operations out to the offshore and thus duty provisions do not apply either. As far as the other considerations are concerned with regard to shipbuilding subsidies, those are not the direct concern of the Department of Transport, but that whole subject is currently under consideration by the government with regard to an announcement at some stage covering that whole question.

Mr. Ellis: Mr. Chairman, I will not ask any more questions. I will just make a statement, and perhaps it can be commented on. The question I asked was whether the marine mode had made any applications to the Department of Finance. Obviously, it is not the Department of Transport's job to do that sort of thing. Really, what I am asking for is that, since I spent some time in the Far East this summer and saw government subsidized shipyards working flat out and producing ships, is there not some justification in having the Canadian government subsidize the marine mode to the point where it would provide more jobs in Canada, allow Canadians to buy Canadian ships and in fact make the entire merchant marine more viable?

The Acting Chairman (Mr. Bockstael): Is there any answer . . .

Mr. Allan: Just a comment. The interdepartmental team that carried out the study into shipbuilding policy was under the chairmanship of Industry, Trade and Commerce—now DRIE, I believe . . . and on that committee were representatives of Transport, the Department of Finance, Supply and Services and other interested departments reviewing the current policy regarding subsidies and so on. They have come up with certain recommendations to the government, which are under consideration at this time. So I guess in short the answer would be yes, we have made our inputs into that process.

• 1035

Mr. Ellis: Thank you.

The Acting Chairman (Mr. Bockstael): Thank you, Mr. Ellis.

Before I call on Mr. Deniger, Mr. Auger, some material which you said you would be making available to this committee might come later today. If we do not receive it today, it would not be appended to this day's proceedings; it would have to be submitted to a subsequent meeting. That is the instruction from the Chair. So hopefully we might get it today.

Mr. Auger: Yes, we will do the utmost to get it here today in the afternoon.

The Acting Chairman (Mr. Bockstael): All right. Thank you very much.

[Translation]

transport côtier. Ces lacunes se répercutent très certainement au large des côtes dans la mesure où le transport côtier n'est légiféré qu'à l'intérieur de la limite de 12 milles si bien que les exploitations au large des côtes ne sont pas visées et le gouvernement ne peut pas imposer de droits de douane. Quant à l'autre volet de votre question, au sujet des subventions versées au chantier maritime, cela n'intéresse pas directement le ministère des Transports mais le gouvernement étudie à l'heure actuelle tout ce dossier et devrait faire une déclaration d'ici quelque temps à ce sujet.

M. Ellis: Monsieur le président, je n'ai plus de question à poser. J'aimerais tout simplement faire une déclaration et savoir ce qu'en pensent les fonctionnaires. J'ai demandé si l'administration du transport maritime avait entrepris des démarches auprès du ministère des Finances. Il est bien évident qu'il ne revient pas au ministère des Transports de faire ces démarches. Je suis allé cet été dans les pays de l'Extrême-Orient où j'ai vu des chantiers maritimes subventionnés par l'État travailler à toute vapeur pour produire des navires. Je me demande donc s'il ne serait pas logique que le gouvernement canadien subventionne le transport maritime afin de créer un plus grand nombre d'emplois au Canada, de permettre aux entreprises canadiennes d'acheter des navires canadiens, ce qui aurait pour résultat d'assurer la viabilité de la flotte marchande canadienne?

Le président suppléant (M. Bockstael): Voulez-vous répondre . . .

M. Allan: J'aimerais faire un commentaire. L'équipe interministérielle chargée d'étudier la politique visant les chantiers maritimes était présidée par le ministère de l'Industrie et du Commerce et comprenait des représentants du ministère des Transports, des Finances, des Approvisionnements et Services et des autres ministères intéressés. Cette équipe a étudié la politique actuelle portant notamment sur les subventions. L'équipe a présenté certaines recommandations au gouvernement et elles sont présentement à l'étude. Donc en définitive, pour répondre à votre question, oui, nous avons eu notre mot à dire.

M. Ellis: Merci.

Le président suppléant (M. Bockstael): Merci, monsieur Ellis.

Avant de donner la parole à M. Deniger, je voudrais vous dire, monsieur Auger, que nous recevrons peut-être plus tard aujourd'hui certains documents que vous avez mis à la disposition du comité. Si nous ne les recevons pas aujourd'hui, ils ne seront pas annexés au compte rendu de la présente réunion, mais doivent être déposés lors d'une réunion ultérieure. C'est la décision du président. J'espère donc que nous allons les recevoir aujourd'hui.

M. Auger: Oui, nous ferons de notre mieux pour les obtenir cet après-midi.

Le président suppléant (M. Bockstael): D'accord, merci beaucoup.

[Texte]

We will now call on Mr. Deniger.

M. Deniger: Merci, monsieur le président.

Monsieur Allan, je suis député depuis 1979, et je devrais comprendre les prévisions budgétaires quand je les lis, mais je dois vous avouer que quand je regarde vos prévisions supplémentaires, je ne suis pas certain de les comprendre. Je me réfère en particulier à la page 183 du Livre bleu. À la rubrique A—Ministère—Programme des transports par eau, je vois ceci:

NOUVEAUX GRANDS TRAVAUX D'EQUIPEMENT
(A titre d'information seulement, aucun crédit n'étant requis)

Qu'est-ce que cela veut dire?

Mr. Allan: I assume, Mr. Chairman, the money for those particular projects was transferred within a vote and these items are there for the information of the committee and we are not asking for additional appropriations for that.

M. Deniger: Ce sont donc de nouveaux projets que Transports Canada va faire avec de l'argent qui provient d'autres ministères. Est-ce bien cela?

Mr. Allan: Which projects were you referring to, specifically?

M. Deniger: À la page 183, et pour vous, les anglophones, c'est 182, c'est écrit:

NOUVEAUX GRANDS TRAVAUX D'EQUIPEMENT
(A titre d'information seulement, aucun crédit n'étant requis)

C'est écrit aussi: «coût total estimatif» et «dépenses estimatives», et il y a une liste de projets. Je veux savoir d'où vient cet argent-là.

Mr. Collier: Yes, I see your point. The moneys that are shown in this section and the four items that are listed—the money has been transferred from projects that we have deferred or projects that have not been completed. For example in the *Louis St. Laurent* repairs, the money there we have transferred from part of our fleet capital investment moneys, which have taken care of that one. In the others we have transferred it from other projects within the coast guard major plan.

As to exactly which ones we have taken off, I do not have that information available, but what we have done remained within our budget for this year and this indicates where we have in the estimated expenditures, on the right, the moneys we have moved from other projects which have not reached the stage whereby we are able to spend the money in this fiscal year.

M. Deniger: Je vois aussi la rubrique «Quais publics et havres», et j'imagine que ma question s'adresse à M. Clavelle. Il y a trois articles de dépenses qui concernent le Québec: l'amélioration du quai de Pointe-au-Pic et les réparations à Portneuf et à Sainte-Pétronille. Je ne sais pas où c'est, mais je suis curieux, monsieur Clavelle. Dans le coût total estimatif, il y a par exemple \$600,000 pour le coût du quai de Portneuf, et

[Traduction]

Je donne maintenant la parole à M. Deniger.

Mr. Deniger: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Allan, I have been a member of parliament since 1979, and should understand the estimates. However, I must say that when I read your supplementary estimates I am not sure that I understand them. I am referring specifically to page 183 of the Blue Book. Under the heading A—Department—Marine Transportation Program, I read the following:

NEW MAJOR CAPITAL PROJECTS (Information only—no appropriation required).

What does that mean?

M. Allan: Je présume, monsieur le président, que les fonds en question ont été affectés à l'intérieur d'un crédit, et que les postes sont énumérés à titre d'information pour les membres du comité. Sous ce poste-là, nous ne demandons pas de crédit supplémentaire.

Mr. Deniger: Therefore, these are new projects which Transport Canada will carry out with money from other departments. Is that the case?

M. Allan: Quels sont les projets particuliers dont vous parlez?

Mr. Deniger: On page 183, or page 182 in the English version, we read:

NEW MAJOR CAPITAL PROJECTS (Information only—no appropriation required)

We also read "Estimated total cost" and "Estimated expenditures", and there is a list of projects. I want to know where that money comes from.

M. Collier: Oui, je comprends votre question. En ce qui concerne les fonds et les quatre postes qui figurent sous cette rubrique, on a transféré l'argent de projets qui ont été reportés ou qui restent inachevés. Par exemple, dans le cas des réparations au *Louis-St-Laurent*, on a transféré une partie du capital investi à la flotte. Dans les autres cas, nous avons transféré des fonds affectés aux grands projets de la garde-côtière.

Je n'ai pas toutes les informations relatives à ces transferts, mais nous n'avons pas dépassé notre budget cette année. Dans la colonne à droite, nous avons énuméré les fonds qui ont été transférés à d'autres projets pour lesquels nous n'avons pas dépensé tout le budget de l'exercice actuel.

Mr. Deniger: I am now looking at the heading "Public Wharves and Harbours", and my question is to Mr. Clavelle. There are three expenditure items of concern to Quebec: the improvement of the wharf at Pointe-au-pic, and the repairs at Portneuf and Sainte-Petronille. I do not know where that is but I am curious about it, Mr. Clavelle. In the estimated total cost, there is a sum of \$600,000 for the wharf at Portneuf and you

[Text]

vous avez des dépenses estimatives en 1982-1983 de \$10,000. Qu'allez-vous faire avec \$10,000 en 1982-83?

• 1040

M. Clavelle: Monsieur le président, c'est tout simplement pour nous permettre de préparer les plans et devis et d'obtenir l'information nécessaire pour aller aux soumissions.

M. Deniger: Alors, en réalité, vous ne faites rien. La pelle dans le terrain, cela va se faire quand? En 1984-1985?

M. Clavelle: Non, en 1983-1984.

M. Deniger: C'est la même chose pour Sainte-Pétronille?

M. Clavelle: La même chose pour Sainte-Pétronille.

M. Deniger: Et la même chose pour Pointe-au-Pic?

M. Clavelle: La même chose pour Pointe-au-Pic.

M. Deniger: Cela fait combien de fois qu'on annonce Pointe-au-Pic?

M. Clavelle: Pointe-au-Pic n'a été annoncé qu'une fois.

M. Corriveau: À chaque élection.

M. Deniger: Seulement une fois?

M. Corriveau: Depuis 1952.

M. Deniger: Je pense qu'on l'a annoncé trois fois alors que j'étais au cabinet de M. Lang.

M. Clavelle: Ce n'est pas ce projet-là.

M. Deniger: Non? C'est un autre projet?

M. Clavelle: Le projet de Pointe-au-Pic est étudié depuis longtemps, mais le projet qui doit être fait, c'est le projet pour lequel nous avons obtenu l'approbation du Conseil du Trésor le 5 août 1982.

M. Deniger: Un projet dont on a souvent parlé aussi, c'est celui de Gros Cacouna, et je vois à l'article «Quais publics et havres» qu'on fait un paiement de \$300,000 à la municipalité. Qu'est-ce que c'est, ce paiement-là?

M. Clavelle: Le paiement de \$300,000, c'est un paiement qui couvre les coûts que la municipalité a encourus pour l'installation du service d'eau qui dessert l'entrepôt du quai de Gros Cacouna.

M. Deniger: La reconstruction du hangar à Saint-Augustin: où est Saint-Augustin?

M. Clavelle: Saint-Augustin, c'est sur la basse Côte-Nord.

M. Deniger: Qu'est-ce que vous faites exactement là?

M. Clavelle: L'entrepôt à cet endroit est considérablement endommagé, et nous devons faire des réparations et, en même temps, l'agrandir pour accommoder les besoins futurs.

M. Deniger: Je voudrais poser des questions à M. Brennan maintenant.

Monsieur Brennan, en réponse aux questions de M. Forrestall quant à la surtaxe sur le pétrole utilisé dans les déplacements internationaux par nos transporteurs intérieurs, vous

[Translation]

have estimated expenditures of \$10,000 in 1982-1983. what will you do with \$10,000 in 1982-1983?

Mr. Clavelle: Mr. Chairman, it is simply to enable us to prepare plans and estimates, and to obtain the necessary information for tenders.

Mr. Deniger: In fact, therefore, you are not doing anything. When are you going to get down to the real work, in 1984-1985?

Mr. Clavelle: No, in 1983—1984.

Mr. Deniger: Is that the case for Sainte-Pétronille also?

Mr. Clavelle: Yes, it is.

Mr. Deniger: And for Pointe-au-Pic too?

Mr. Clavelle: Yes.

Mr. Deniger: How many times has the Pointe-au-Pic project been announced?

Mr. Clavelle: Pointe-au-Pic has been announced only once.

Mr. Corriveau: At each election.

Mr. Deniger: Only once?

Mr. Corriveau: Since 1952.

Mr. Deniger: I think that it was announced three times while I was in Mr. Lang's office.

Mr. Clavelle: Not that project.

Mr. Deniger: No? Was it another project?

Mr. Clavelle: The Pointe-au-Pic project has been under study for some time. However, we received Treasury Board approval for the project in question on August 5, 1982.

Mr. Deniger: We have also heard a lot about the Gros Cacouna project. Under the heading "Public Wharves and Harbours", I see that there is a payment of \$300,000 to the municipality. What is that payment?

Mr. Clavelle: The \$300,000 payment covers the costs incurred by the municipality in installing a water service for the warehouse on the wharf at Gros Cacouna.

Mr. Deniger: And the rebuilding of the shed at Saint-Augustine. Where is Saint-Augustine?

Mr. Clavelle: Saint-Augustine is on the lower North Shore.

Mr. Deniger: And what exactly are you doing there?

Mr. Clavelle: The warehouse there is seriously damaged. We must carry out repairs and also extend it for future requirements.

Mr. Deniger: I would now like to ask Mr. Brennan some questions.

Mr. Brennan, in answer to Mr. Forrestall's questions about the fuel surcharge that domestic carriers must pay for international shipments, you referred to a figure of \$750,000. I

[Texte]

avez parlé, et je ne suis pas certain d'avoir bien compris, du chiffre de \$750,000; vous avez aussi parlé du chiffre de 3 millions de dollars.

Peut-être pourriez-vous élaborer là-dessus. Qu'est-ce que c'est exactement? D'où vient ce \$750,000, et d'où vient ce 3 millions de dollars? J'ai sûrement dû mal comprendre tout à l'heure.

Mr. Brennan: Mr. Chairman, we understand from some of the DMA members that a contract worth \$750,000 was in fact lost recently, which they attribute to the impact of the fuel surcharge. In other words, had it not been for that they considered that they would, in fact, have achieved that business. So that is an example of a piece of business that was lost to Canadian flag carriers, allegedly because of the . . .

Mr. Deniger: Is that a statement, or can you document that?

Mr. Brennan: That is, just at the moment, a statement, although they do claim they are able to document it.

Mr. Deniger: Do they mention the company who lost it? Do they mention the destinations—the point of cargo, point of destination of that deal?

Mr. Brennan: I believe it was Algoma Steel that brought this to our attention, but I cannot say more than that. I have no more specific detail.

Mr. Deniger: And they lost a contract worth \$750,000?

Mr. Brennan: Apparently something like 12 to 16 cargoes were alleged to have been lost, which would have been worth that amount in total revenue.

Mr. Deniger: And the \$3 million figure . . .

Mr. Brennan: Our reference to the \$3 million was an indication that the amount of money taken out by this particular tax in 1982 is estimated as being about \$3 million right now. That was intended to show that the amount of money being taken out by the tax is, in fact, falling as the Canadian price of fuel rises. I guess the indication there is that the impact of this particular tax is not as severe as it was a year ago, although of course part of it is due to the fact that the traffic levels are down.

Mr. Deniger: So that is the 1982 projection. If I remember, this tax went into application in 1981, did it not?

Mr. Brennan: Yes.

Mr. Deniger: How much money was . . .

Mr. Brennan: I believe it was about \$7 million. I would have to check that; it was certainly considerably more than the \$3 million.

Mr. Forrestall: \$5.5 million.

Mr. Brennan: Okay; \$6 million.

Mr. Deniger: So the projection for 1982 is \$3 million. We have almost completed 1982; what is the projection for 1983?

[Traduction]

am not sure that I clearly understood this, because you also referred to the figure of \$3 million.

Perhaps you could explain this point. What exactly is the source of this \$750,000, or this \$3 million? I had difficulty in understanding that point earlier.

M. Brennan: Monsieur le président, certains membres de la Dominion Marine Association nous ont informé qu'à cause de la surtaxe sur le prix du carburant, nous avons récemment perdu un contrat d'une valeur de \$750,000. Si la surtaxe ne s'appliquait pas, ils pensent qu'ils auraient remporté ce contrat. Voilà donc l'exemple d'un contrat qu'on n'a pas accordé à des transporteurs canadiens, parce que . . .

M. Deniger: S'agit-il d'une simple déclaration, ou est-ce qu'il y a des preuves à l'appui.

M. Brennan: À l'heure actuelle ce n'est qu'une opinion, mais ils prétendent avoir des preuves.

M. Deniger: Est-ce qu'ils donnent le nom de la compagnie qui a perdu le contrat? Précisent-ils les points de chargement ou de destination?

M. Brennan: Je pense que c'est *Algoma Steel* qui nous l'a signalé, mais je ne peux pas donner d'autres détails.

M. Deniger: Ils ont perdu un contrat d'une valeur de \$750,000?

M. Brennan: Ils ont perdu entre 12 et 16 contrats, paraît-il, dont les revenus totaux se seraient élevés à \$750,000.

M. Deniger: Et le chiffre de 3 millions de dollars . . .

M. Brennan: Ce chiffre de 3 millions représente les sommes perçues à titre de surtaxe en 1982. Ce chiffre servait à démontrer que les sommes perçues diminuent à mesure que le prix du carburant canadien augmente. On voit donc que les répercussions de cette surtaxe sont moins fortes qu'il y a un an, mais cela s'explique aussi par la baisse de trafic.

M. Deniger: Ces chiffres représentent donc les prévisions de 1982. Si mes souvenirs sont exacts, cette surtaxe est entrée en vigueur en 1981, n'est-ce pas?

M. Brennan: Oui.

M. Deniger: Combien d'argent était . . .

M. Brennan: Je pense qu'il s'agit de 7 millions de dollars. Je dois vérifier le chiffre, mais il était sûrement supérieur à 3 millions de dollars.

M. Forrestall: 5,5 millions de dollars.

M. Brennan: D'accord, 6 millions de dollars.

M. Deniger: La prévision de 1982 est donc 3 millions de dollars. Nous sommes presque à la fin de 1982, quelles sont les prévisions pour 1983?

[Text]

Mr. Brennan: I do not have one.

Mr. Deniger: But if one follows your argument, one would agree that it should go less than \$3 million?

Mr. Brennan: Yes.

Mr. Deniger: And that contract that Algoma lost, do you know when that was?

Mr. Brennan: Not precisely, Mr. Chairman. It was at some time this summer.

• 1045

Mr. Deniger: It had to have been a very close bid for them to lose that size of a contract, based solely on that. You know that I was one who spoke out in the House against that fuel surcharge because I felt that it was discriminatory, as Mr. Benjamin says and as Mr. Forrestall said, because we took it off trucks and planes but we kept it on the ships, although we took the tax out of the ballast movement. But I will call the people at Algoma Steel and ask them to give me the details because I would like to have that to add to my file, if indeed they can prove to me that they did lose that contract.

Thank you, Mr. Chairman.

The Acting Chairman (Mr. Bockstael): Thank you.

I now call upon Mr. Siddon.

Mr. Siddon: Thank you, Mr. Chairman. I would like to address three different question areas and spend about five minutes on each. The first is the important question pertaining to the Port of Vancouver. First of all, arising out of the new Canada ports legislation which was passed in July, I know that officials of the Port of Vancouver are very anxious to see a definite move toward incorporation of the local port corporation; that is, the establishment of the Port of Vancouver Corporation. So I wonder if one of the officials, perhaps Mr. Auger, might comment on progress in that respect.

Secondly, perhaps a comment on the aftermath of the recent unfortunate and very costly tie-up at the Port of Vancouver because of the dispute between the employers and the longshoremen, in particular. That having been satisfactorily settled, could we have some information on the number of vessels still awaiting access to the port and whether there are any significant demurrage costs presently and still being accumulated as a result?

And finally, some comment with respect to rumours I hear that the grain handlers are likely to go out on strike: they are not satisfied, in that they do not have a current contract, and that could really compound the serious economic problems that have already been created because of the prolonged strikes.

I wonder if I might have some response to those questions, Mr. Chairman.

Mr. Auger: Mr. Chairman, in regard to the new ports act, which is the Canada Ports Corporation Act, which has been passed by Parliament and also the Senate, we are planning for

[Translation]

M. Brennan: Je n'en ai pas.

M. Deniger: Mais si nous suivons logiquement votre raisonnement, le chiffre serait inférieur à 3 millions de dollars?

M. Brennan: Oui.

M. Deniger: Et savez-vous quand Algoma a perdu ce contrat?

M. Brennan: Je ne peux pas vous donner la date exacte, monsieur le président, mais c'était au cours de l'été.

M. Deniger: La concurrence a dû être très forte pour que cette seule raison fasse perdre un contrat aussi important. Vous savez, je me suis élevé en Chambre contre cette surtaxe de carburant car comme le prétendent Monsieur Benjamin et Monsieur Forrestall, cette surtaxe était discriminatoire. En effet, elle ne visait plus les camions et les avions, mais nous l'avons maintenue pour les navires et même si le transport de lest n'était plus visé. Ceci étant dit, je téléphonerai au aux représentants de Algoma Steel pour connaître les détails de cette affaire, car j'aimerais compléter mon dossier, si de fait ils peuvent me prouver avoir perdu le contrat pour cette raison.

Merci, monsieur le président.

Le président suppléant (M. Bockstael): Merci.

Je donne maintenant la parole à M. Siddon.

M. Siddon: Merci, monsieur le président. Je voudrais poser des questions à trois sujets et consacrer à chacun environ cinq minutes. Le premier sujet de questions porte bien sûr sur le port de Vancouver. Tout d'abord, au sujet de la nouvelle Loi concernant la Société canadienne des ports qui a été adoptée en juillet dernier, je sais que les fonctionnaires du port de Vancouver attendent impatiemment la constitution en société de ports de leurs services, c'est-à-dire qu'ils veulent voir la naissance de la société du port de Vancouver. J'aimerais qu'un des fonctionnaires, Monsieur Auger, peut-être me dresse un état de la situation.

Deuxièmement, j'aimerais faire un commentaire sur les répercussions de la déplorable et très dispendieuse fermeture temporaire du port de Vancouver à cause du conflit de travail entre les employeurs et les débardeurs. Ce conflit a été réglé de façon satisfaisante mais j'aimerais savoir combien de navires attendent encore d'entrer dans le port, et si, partant, les surestaries sont élevées?

Enfin, j'ai entendu dire que les ouvriers des élévateurs à grain ne sont pas contents, que leur convention collective est expirée et qu'ils pourraient se mettre en grève; cela pourrait encore alourdir les graves problèmes économiques causés par des grèves prolongées.

Monsieur le président, j'aimerais savoir ce qu'en pensent les fonctionnaires.

M. Auger: Monsieur le président, au sujet de la nouvelle loi sur les ports, la Loi concernant la société canadienne des ports adoptée en Chambre et au Sénat, cette loi devrait être

[Texte]

a promulgation date, which should be around the beginning of the year, and presently we have in mind very early in the year, such as the first week of January, if we can get all the mechanics in place for that date. As part of the proposed first agenda for the first meeting of the board of directors, one of the items proposed at the present time is the tabling of a number of files or cases in regard to the creation of local port corporations. It goes without saying that the major ports that are contenders or natural for a local port corporation are obviously the two biggest ports in Canada, Vancouver and the Port of Montreal.

Mr. Siddon: If I may just interject, are the officials at the Port of Vancouver being asked at the present time to prepare the criteria and the actual legislative build-up so that they might move quickly?

Mr. Auger: Yes, there are three basic criteria for the setting up of local port corporations. One is that there has to be some local interest in the port—and I do not think we have to spend too, too much time to say that in the Port of Vancouver, for instance, there is local interest. The second one is that the port has to be of national or regional significance, and again Vancouver is an easy case in regard to that criterion. The third one is that the port has to be and remain for the foreseeable future financially viable; and again the Port of Vancouver meets these criteria.

Presently the Port Authority members of the Port of Vancouver are canvassing the local groups, the Chamber of Commerce and people as such, in order to confirm the local interest in having a local port corporation. That will be put together with a short analysis on the two other criteria that I mentioned and it should be ready for consideration at the early stage of the first or second meeting of the Canada Ports Corporation.

• 1050

So everything seems to be well on rail, as far as that is concerned.

Mr. Siddon: Thank you.

Mr. Chairman, the other questions pertain to the labour problems at the Port of Vancouver, and the costs and potential for a grain handlers' strike, yet.

Mr. Auger: Yes, the National Harbours Board was one of the many individuals that suffered from that lock-out of approximately three weeks. As a matter of fact, we have lost approximately \$500,000 in revenue. I am saying approximately, because we are still trying to get a firmer handle on the losses we incurred. But we did lose \$500,000 or perhaps more, and we are not the only ones who lost on that.

But the biggest damage we foresee out of that lock-out is the fact that the settlement did not address some of the fundamental questions, one of which is the 50-mile radius stuffing clause, whereby all stuffing and de-stuffing of containers have to be done by members of the ILWU local and not by anyone else.

[Traduction]

promulguée au début de l'année, possiblement au tout début de l'année, par exemple la première semaine du mois de janvier, si nous pouvons mettre en oeuvre tous les mécanismes nécessaires. À l'ordre du jour de la première réunion du Conseil d'administration de la Société, nous prévoyons déposer un certain nombre de dossiers portant sur la création de sociétés de port local. Il va sans dire que les grands ports qui seront d'abord constitués en société de port local, sont bien sûr les deux plus grands ports du Canada, Vancouver et Montréal.

M. Siddon: Permettez-moi d'intervenir, les fonctionnaires du port de Vancouver ont-ils été priés de rédiger les critères et les règlements afin que tout se déroule rapidement?

M. Auger: Oui, trois critères président à la création de société de port local. Premièrement, il doit y avoir un certain intérêt local pour le port; il ne faut pas y regarder longuement pour voir qu'à Vancouver cet intérêt existe. Deuxièmement, le port doit avoir une importance nationale ou régionale et encore une fois, Vancouver se qualifie facilement. Troisièmement, le port doit être dans une situation financière positive au moment de la constitution et dans l'avenir proche; encore une fois, le port de Vancouver répond à ce critère.

À l'heure actuelle, les membres du Conseil d'administration du port de Vancouver communiquent avec les groupes d'intérêts locaux, tels que la Chambre de commerce afin d'affirmer l'intérêt local pour cette société de port local. Ces preuves d'intérêt seront combinées à une analyse brève des deux autres critères mentionnés et le dossier devrait être étudié lors de la première ou de la deuxième réunion de la Société canadienne des ports.

Donc, tout semble aller comme sur des roulettes.

M. Siddon: Merci.

Monsieur le président, j'aimerais maintenant qu'on réponde aux questions portant sur les problèmes de relations de travail dans le port de Vancouver, et sur les répercussions financières et autres d'une grève des ouvriers des élévateurs à grain.

M. Auger: En effet, le Conseil des ports nationaux a souffert, comme bien d'autres, de ce lock-out d'environ trois semaines. De fait, nous avons perdu près de un demi-million de recettes. Je ne peux pas vous donner un chiffre plus précis car nous n'avons pas encore terminé nos calculs. Il demeure cependant que nous avons perdu \$500,000 au moins et que d'autres ont accusé également des pertes financières.

La répercussion la plus grave, selon nous, c'est que le règlement n'a pas porté sur certaines des questions fondamentales, notamment l'article portant sur le remplissage des conteneurs dans un rayon de 50 milles; selon cet article, le remplissage et le vidage des conteneurs est réservé aux seuls membres du SIDM.

[Text]

This is unique to the Port of Vancouver and the Pacific seaboard, at least, of the U.S. and Canada. It brings to the Port of Vancouver a significant disadvantage when the port tries to compete with the Port of Seattle. From the union's standpoint, they probably see that as one way to preserve their work and the amount of jobs they have. But in the longer term, we see it as more than detrimental to the Port of Vancouver. We do not see it at all as an advantage; and if nothing is done about it, we think the Port of Vancouver container traffic will continue to decline.

Although we are not a direct intervener between the BCMEA and the ILWU, we wish they would get together and try to find a solution that would bring the Port of Vancouver in line with the present practice on the west coast of the U.S. and therefore make it able to compete with the U.S. for cargo—not only Canadian cargo, but also, I think the Port of Vancouver could compete for U.S. cargo.

As you may know, Mr. Chairman, we are investing in the Port of Vancouver, especially in the container-handling side of it, a substantial amount of money in container cranes and other improvements in order to bring the port to a level which will be competitive, physically speaking, as far as the equipment is concerned, with its counterpart in the U.S., the biggest competitor being the Port of Seattle-Tacoma. However, I think that will be money down the drain if there is nothing done between the BCMEA and the ILWU in regard to the stuffing and de-stuffing clause.

Mr. Siddon: Mr. Chairman, I do not know if I will get my other subject areas opened up, but I think this is important, because . . .

The Vice-Chairman: There is always a second round.

Mr. Siddon: Yes, and I will be here.

I wonder, then, in light of what Mr. Auger has said, if he could indicate whether NHB sees a role for either the Minister of Transport or this committee in coming to grips with this de-stuffing problem.

What strategy is NHB pursuing, if any? We have met the problem, but how are we going to resolve it? Do we leave it just up to the employers and the ILWU to come to some amicable settlement, fully recognizing this is costing Canada a considerable amount of lost business?

Second, I wonder if he has any estimate as to how much actual business loss there was to the Port of Seattle as a result of that three-week lock-out.

The Vice-Chairman: Mr. Auger.

Mr. Auger: I think I probably have depicted a fairly grave picture in regard to the future of the container business in the Port of Vancouver, and this is my own reaction to the situation at the present time.

I think I should be fair and mention there is a little bit of light at the end of the tunnel. We see a little bit of it right now in the fact that the two parties, the BCMEA and ILWU, have agreed at least to sit together around the table and discuss the problem. As far as we are concerned, we think the solution to

[Translation]

Ce problème est unique au port de Vancouver, sur le littoral du Pacifique, aux États-Unis et au Canada. Cela nuit considérablement au port de Vancouver qui essaie de faire concurrence au port de Seattle. Quant aux syndiqués, cette revendication leur semble probablement être un moyen de conserver leur emploi. Quant à nous, à long terme, cette revendication nuira énormément au port de Vancouver. Nous n'en voyons pas du tout les avantages et si rien n'est fait pour régler ce problème, le port de Vancouver continuera de voir baisser son trafic de conteneurs.

Bien que nous ne puissions pas intervenir directement entre la BCMEA et le SIDM, nous voudrions qu'ils essaient ensemble une solution qui tiendrait compte de la situation actuelle sur la côte ouest américaine, ce qui permettrait au port de Vancouver de faire concurrence au port américain pour le transport des marchandises non seulement canadiennes mais également je pense américaines.

Comme vous le savez peut-être, monsieur le président, nous procédons à des investissements massifs au port de Vancouver, surtout pour la manutention des conteneurs. Nous achetons des grues pour conteneurs et autres équipements afin que le port puisse faire concurrence, du point de vue matériel, à son concurrent américain, le port de Seattle-Tacoma. Cependant, cet argent sera dépensé inutilement si la BCMEA et le SIDM ne s'entendent pas sur cet article au sujet des conteneurs.

M. Siddon: Monsieur le président, je ne sais pas si j'aurai le temps de finir mes autres sujets, mais je crois que c'est important car . . .

Le vice-président: Il y a toujours un deuxième tour.

M. Siddon: Oui, et j'aimerais intervenir.

J'ai écouté la réponse de Monsieur Auger et j'aimerais savoir si pour le Conseil de ports nationaux le ministre des Transports ou ce comité pourrait contribuer à régler ce problème.

Le Conseil des ports nationaux a-t-il adopté une stratégie et quelle est-elle? Nous connaissons le problème mais qu'allons-nous faire pour le régler? Allons-nous attendre que l'Association des employeurs et le syndicat arrivent à une entente à l'amiable? Ce conflit fait perdre beaucoup d'argent au Canada.

Deuxièmement, j'aimerais savoir s'il peut nous donner une approximation du chiffre d'affaire perdu en faveur du port de Seattle à la suite de ce lock-out de trois semaines.

Le vice-président: Monsieur Auger.

M. Auger: Je crois avoir brossé un tableau assez sombre quant à l'avenir du transport par conteneurs au port de Vancouver; voilà mon opinion à cet égard.

Il faut cependant être juste et dire que la situation commence à s'améliorer. Les deux parties, la BCMEA et le SIDM ont accepté de se rencontrer pour discuter du problème. Cette bonne volonté nous porte à l'encouragement, car nous pensons

[*Texte*]

that problem has to come as part of the discussion or negotiations between the two parties.

• 1055

I do not think it would be proper to try to force a solution that is so fundamental to both parties. However, I know—and they will continue to do so—that the Port of Vancouver people are doing their utmost to try to get the parties together whenever they have to do that, to try to communicate their views and the long-term views of the Port of Vancouver to both parties. Probably eventually when they get together—which is part of the settlement, I understand: that they will get together—they will be able to discuss the matter.

As to the long-term effect of that lockout on the Port of Vancouver, that is pretty difficult to analyse at the present time. We have the immediate impact that I have talked about, about \$0.5 million in losses of revenues to NHB only. I mentioned that. The longer-term effect will depend quite a bit on whether or not this container stuffing/de-stuffing clause, through negotiations and discussions, is altered. If it is not altered, my present view would be that the future is not very bright. If it is altered, the future is bright, because everything else is in place to make the future bright.

Mr. Siddon: I think that does not make me feel a whole lot better at this stage, but I guess that is the best Mr. Auger can do in light of the difficult circumstances.

I wonder, then, if I might raise a quite different question. It has to do with the extent to which the National Harbours Board monitors and keeps records of shipments of strategic and hazardous materials out of Canadian ports. I am thinking in particular of uranium shipments, although there are others as well. I am thinking in particular of the suggestion at the time of the *Ocean Ranger* tragedy and the subsequent sinking of the *Mekhanik Tarasov* nearby; there was uranium hexafluoride on board that ship. I do not think the record of the House would show clearly whether or not, in fact, there was uranium hexafluoride on that ship. There was some suggestion that the cargo it was to have accepted at the Port of Montreal was diverted to another vessel.

The concern I have is the extent to which we keep adequate records of the quantities of Canadian uranium in the form of concentrates or uranium hexafluoride in canisters destined for the Soviet Union for processing in Latvia in a uranium refinery there. It has very strategic importance to Canada, because one of the by-products, uranium-235, can be converted into fissionable products and used for nuclear weapons. I think I have had a series of order paper questions before the House for nine months now and not received any satisfactory answer.

At some time, before long the Canadian people are going to demand to know that we are monitoring those shipments and that we know how much is leaving this country and in what

[*Traduction*]

que la solution au problème découlera de discussions et de négociations entre les deux parties.

Je ne crois pas qu'il soit opportun d'imposer un règlement si fondamental pour les deux parties. Cependant, je sais que les gens du port de Vancouver font et vont continuer de faire tout ce qu'ils peuvent pour tenter de réconcilier les deux parties et de leur communiquer leur point de vue et leur politique à long terme. Avec le temps, une fois que les parties se seront réconciliées, cela fait partie du règlement, et ils vont certainement se réconcilier, elles pourront discuter de la question.

Pour ce qui est des effets à long terme du lockout sur le port de Vancouver, ils sont assez difficiles à prévoir à l'heure actuelle. Il y a une conséquence immédiate dont j'ai déjà parlé: des pertes en revenu de 0,5 million de dollars pour le Conseil des ports nationaux seulement. J'en ai parlé. Les effets à plus long terme dépendront en grande partie sur les modifications qu'on décidera d'apporter ou de ne pas apporter par voie de négociations et de discussions aux dispositions relatives au chargement et au déchargement des conteneurs. Si aucune modification n'est apportée, je crois bien que l'avenir ne s'annonce pas très bien. Si, par contre, on apporte des changements, l'avenir s'annonce plus brillant parce que tout le reste est déjà en place pour y parvenir.

M. Siddon: Je pense que cela ne me rassure pas tellement à ce stade-ci, mais je pense que c'est le mieux que peut faire M. Auger, compte tenu des circonstances difficiles actuelles.

J'aimerais maintenant poser une question tout à fait différente. Elle porte sur le degré de surveillance et les dossiers du Conseil des ports nationaux concernant le transport de produits stratégiques et dangereux en provenance des ports canadiens. Je pense en particulier au transport d'uranium, bien qu'il y ait d'autres produits en cause. Je me rappelle en particulier qu'on avait dit lors de la tragédie de l'*Ocean Ranger* et ultérieurement du naufrage du *Nekhanik Tarasov*, à proximité; on a dit qu'il y avait de l'hexafluorure d'uranium à bord de ce navire. Je ne crois pas que le compte rendu de la Chambre montre clairement qu'il y avait ou non effectivement de l'hexafluorure d'uranium à bord de ce navire. On a dit que la cargaison qu'il devrait charger dans le port de Montréal aurait été détournée vers un autre navire.

La question que je me pose, c'est dans quelle mesure nous tenons registre des quantités d'uranium canadien, sous forme de concentré ou de conteneurs d'hexafluorure d'uranium destinées à l'Union soviétique pour être transformées dans une raffinerie d'uranium de Lettonie. Cela a une importance stratégique très grande pour le Canada, parce que l'un des sous-produits de l'uranium, l'uranium-235, peut être fissionné et servir à la fabrication d'armes nucléaires. J'ai posé une série de questions qui figurent au *Feuilleton* de la Chambre depuis neuf mois maintenant, et je n'ai toujours pas eu de réponse satisfaisante.

D'ici quelque temps, les Canadiens vont exiger de savoir qu'on contrôle les expéditions d'uranium et qu'on sait quelles quantités quittent le pays; sous quelle forme l'uranium arrive

[Text]

forms it is arriving at and departing from the Soviet Union. We just learned that Oak Ridge, in Richmond, facility in the United States has not been able to account for substantial amounts of the uranium-235 that results from the enrichment process. I think it is in Canada's interest to know the extent to which such materials are being shipped on vessels departing from our ports.

I would like the NHB officials to tell us the extent to which records are available. Such records might be made available, as a matter of open public record, to the House of Commons. I wonder if they will clearly tell us, this time, once and for all, whether or not there was uranium hexafluoride aboard the *Mekhanik Tarasov* when it went down off the east coast off Newfoundland last spring.

The Vice-Chairman: Mr. Allan.

Mr. Allan: I will ask Mr. Auger to respond to that.

Mr. Auger: First, before addressing the question itself, I would like to mention that the National Harbours Board does not play necessarily the major role in the handling of dangerous goods in Canada. Basically, the responsibility of the National Harbours Board is to make sure that when the dangerous goods are handled over our facilities they are handled according to our operating by-laws. For instance, the same commodities may leave from inland Canada and travel on rail even within the Port of Vancouver, and they would be totally outside of our jurisdiction.

• 1100

When they get to the wharf and are discharged, or loaded on a ship, then we have an operational responsibility to make sure that they are handled properly; and through our by-law there is a certain set of requirements that whoever ships dangerous goods over our facilities has to . . .

As to your specific question about the extent of our records in regard to dangerous goods, I am afraid I cannot answer that question right now, but I will make sure that I get the proper information and communicate it to you later on today.

The Vice-Chairman: Thank you, sir.

This concludes the first round. I would like to take a five-minute break and proceed with Mr. Forrestall on the second round.

• 1102

The Vice-Chairman: Order, please. We will start the second round with Mr. Forrestall, then Mr. Skelly and then Mr. Siddon, and we will hopefully be able to finish the proceedings by 12.00 p.m.

Mr. Forrestall.

[Translation]

en Union soviétique et sous quelle forme il en part. Nous venons tout juste d'apprendre que l'installation d'Oak Ridge, à Richmond, aux États-Unis, n'a pas été capable de rendre compte de quantités substantielles d'uranium 235 obtenu à l'usine d'enrichissement. Je pense qu'il est dans l'intérêt du Canada de savoir dans quelle mesure ces produits sont expédiés sur des navires quittant nos ports.

J'aimerais que les fonctionnaires du Conseil des ports nationaux nous disent dans quelle mesure les dossiers sont accessibles. Ces dossiers pourraient-ils être mis à la disposition de la Chambre des communes. Je me demande si on ne pourrait pas nous dire clairement, cette fois-ci, et une fois pour toutes s'il y avait de l'hexafluorure d'uranium à bord du *Mekhanik Tarasov* lorsque celui-ci a sombré au large de la côte est de Terre-Neuve, le printemps dernier.

Le vice-président: Monsieur Allan.

M. Allan: Je vais demander à M. Auger de répondre à cette question.

M. Auger: D'abord, avant d'aborder la question comme telle, j'aimerais dire que le Conseil des ports nationaux ne joue pas nécessairement un rôle important sur le plan du transport des produits dangereux au Canada. La responsabilité du Conseil des ports nationaux consiste essentiellement à s'assurer que le transport, le cas échéant, de produits dangereux à l'intérieur de ses installations s'effectue conformément à ses règlements. Par exemple, les mêmes produits peuvent partir d'un endroit à l'intérieur du Canada et être transportés par rail, même à l'intérieur du port de Vancouver, sans que n'intervienne la compétence du Conseil des ports nationaux.

Ce n'est que lorsque le produit arrive à quai et qu'il est déchargé ou chargé à bord d'un navire que nous devons veiller à ce que tout se fasse dans l'ordre; et notre règlement renferme un certain nombre de dispositions relatives au transport de produits dangereux qui doivent être respectés . . .

Pour ce qui est de nos dossiers concernant les produits dangereux, je crains de ne pouvoir vous répondre maintenant, mais je vais veiller à obtenir les renseignements voulus et vous les communiquerai plus tard dans la journée.

Le vice-président: Merci monsieur.

Cela met un terme à notre premier tour. J'aimerais que nous fassions une pause de cinq minutes puis reprendre avec M. Forrestall au deuxième tour.

• 1110

Le vice-président: À l'ordre, s'il vous plaît. Nous allons entamer le deuxième tour avec M. Forrestall, nous passerons à MM. Skelly et Siddon, et j'espère que nous pourrions lever la séance à midi.

Monsieur Forrestall.

[Texte]

Mr. Forrestall: Thank you, Mr. Chairman.

The Ministry of Transport has just released its response to the recommendations of Judge Hugessen's report on the *Hudson Transport*. Without going into it in any great depth, just again this is to note the stress that is placed upon adequate marine emergency training for crew personnel and officers alike. Coming back to the question that I had opened up a bit earlier, did I understand and interpret correctly that while steps and measures have been taken to restore an adequate level of training at St. John's in connection with fisheries and whatnot, that in no way would stand, in any ultimate sense, as an obstacle to going ahead with the installation of adequate facilities for emergency training at Morrisburg? Was I correct in assuming that?

Mr. Allan: The decision was simply taken to defer the installation at Morrisburg; not to turn it down but simply to defer, depending on a review of phase 2, which I mentioned earlier, of that marine training program. We will be presenting the results of our studies and analyses of that marine training aspect to ministers in the very near future. Based on that, we would hope to redress the question of the facility at Morrisburg.

Mr. Forrestall: Could you put that within a time frame, Mr. Allan?

Mr. Allan: Perhaps Admiral Collier could add a few remarks to that.

Mr. Collier: Thank you, Mr. Chairman.

Our study that we are doing is an interdepartmental one with Employment and Immigration because of the new fund they have for training. It is a study we started last February. It will be completed by the group that is working on it by December 1. It will then be reviewed within the departments concerned with respect to taking the information they have given us and coming forward with some recommendations. It is a complete study on the whole question of marine training. I personally have devoted a fair effort towards this question of training with respect to our marine industry. In the past few years, with the formation of the National Advisory Committee on Marine Training, we have been able to inject a fair new impetus to this.

With respect to the MED training, it has had a very high priority. It was just about a year ago that we opened the facility at Port Colborne, which is operated by the Government of Ontario. We are, in January, opening a facility across the river in Quebec; a very similar facility. In the other ones that are operating now in the Maritimes, we have taken extra efforts to increase the enrolment. This has been brought about to a great extent by the offshore activity, whereby there is much more training being done in this area. As a matter of fact, in Halifax right now and in St. John's, they are working at about 300 per cent. I wish to assure you that we, in Transport, very much supported by our minister, have put great stress on MED training, and I would like to assure you that everything we can do in this area we are endeavouring to do to improve the facilities for marine training.

[Traduction]

M. Forrestall: Je vous remercie, monsieur le président.

Le ministère des Transports vient de publier sa réponse aux recommandations formulées par le juge Hugessen dans son rapport sur le *Hudson Transport*. Sans vouloir entrer dans les détails, j'aimerais souligner l'importance que ce rapport place de nouveau sur la formation des équipages et des officiers pour répondre aux situations d'urgence en mer. Pour revenir à la question que je posais tout à l'heure, est-il exact—ainsi que j'ai cru le comprendre—que les efforts qui seront faits à Saint-Jean en vue d'améliorer l'entraînement des équipages de pêche et autres ne signifient pas l'abandon du projet de construction d'un centre de formation à Morrisburg? Est-ce exact?

M. Allan: Nos avons simplement pris la décision de retarder l'ouverture du centre de Morrisburg jusqu'à ce que l'on connaisse les résultats de la phase 2 du programme de formation maritime. Nous allons soumettre aux ministres très prochainement les résultats de nos études et analyses sur la question. À partir de là, j'espère que nous pourrons prendre une décision concernant Morrisburg.

M. Forrestall: Pourriez-vous nous indiquer une date approximative, monsieur Allan?

M. Allan: Peut-être l'amiral Collier pourrait-il ajouter quelque chose.

M. Collier: Je vous remercie, monsieur le président.

Nous avons entrepris une étude conjointe avec le ministère de l'Emploi et de l'Immigration afin d'arrêter l'utilisation des nouveaux fonds qui nous ont été consentis pour la formation. Elle a démarré en février dernier et devrait être achevée d'ici le 1^{er} décembre. Nos recommandations seront alors soumises à nos ministères respectifs. Il s'agit d'une étude complète de tout l'apprentissage des métiers de la mer. J'y ai consacré moi-même beaucoup d'attention et nous avons pu, ces dernières années, grâce à la création du Comité consultatif national sur la formation du personnel marin, imprimer un élan nouveau à tout ce domaine.

En ce qui concerne la formation des équipages en matière de sécurité, celle-ci bénéficie d'une très forte priorité. Nous avons ouvert il y a juste un an le Centre de formation de Port Colborne qui est administré par le gouvernement de l'Ontario. En janvier, nous allons ouvrir un nouveau centre de l'autre côté du fleuve au Québec et qui sera très similaire. Nous avons pris en outre des mesures visant à accroître la fréquentation des autres centres qui existent déjà dans les Maritimes. Tout cela découle dans une grande mesure des activités de forage en mer qui est un domaine dans lequel nous poussons beaucoup plus la formation qu'auparavant. De fait, à Halifax et à Saint-Jean, les centres fonctionnent à 300 p. 100 de leur capacité. Je peux vous assurer que nous, au ministère des Transports, et avec l'appui très ferme de notre ministre, insistons beaucoup sur l'entraînement en situation d'urgence et je peux vous garantir que nous ferons tout le nécessaire dans ce domaine.

[Text]

One further comment on this. In due course certification will be required if and when—not if, it is when—we adopt the new standards of training and watch-keeping, which will be brought into force through the International Maritime Organization. This will require additional training, and with the rather serious incidents that we have had—both with ship fires and sinkings—the whole question of the marine emergencies is receiving extremely high priority.

• 1115

Mr. Forrestall: Thank you very much for that, Admiral, but you still did not put it in a time frame, and the deferral . . . The report, the study: will all of this be completed? Can we anticipate some action within 12 months?

Mr. Collier: As far as I am concerned, I would hope to have action before that. We will have our new paper going forward on the NACMT, which will be, as a result of this study, very early in the new year; and I would hope that certainly by the summer, rather than by the end of the fall, we would have this question sorted out. It is a larger question than just the MED facilities. It is the whole question of training and the effort that we must put into our marine training, which does need a real shot in the arm.

Mr. Forrestall: Oh, that is good.

One of my fears is that I now learn—perhaps it is my own shortcoming—that we are now going to have to wait two years for the publication of a white paper on the proposed new Maritime Code. It seems to me that about five years ago we started to deal with books 1 and 2, the difficulties with coasting. We were assured then that the drafts of books 3, 4, and 5 were well under way. What causes now a two-year further delay in the development of the new Maritime Code? I am somewhat surprised and, as well, very, very disappointed. We have waited with great patience. It is five years now. How long does it take to produce some legislation that we can get at?

Mr. Collier: The development of the Maritime Code—I share with you your concern. However, about two years ago we realized that the development of the whole Maritime Code was going to take a considerable amount of time. The question of the drafting of the code requires a very large input from the Justice department, who have a very big load on their shoulders.

It was just about two years ago at this time that we put forward to Cabinet a series of amendments to the Canada Shipping Act. These amendments cover a number of very urgent areas that had to be addressed, not the least of which was a rather urgent update to Section 20 of the Shipping Act which dealt mainly with pollution, and which were brought in rather quickly early in the 1970s to address certain problems. Therefore we decided two years ago, rather than go for the full Maritime Code, we would do it, first of all, by going through with some fairly major amendments to the Canada Shipping Act, and getting these forward as a separate bill before the House so that we could progress those aspects which were urgent within the development of the Maritime Code. The draft is almost completed. We proposed that our minister

[Translation]

Une dernière remarque à ce sujet. En temps voulu, nous exigerons un brevet une fois que nous aurons adopté les nouvelles normes de formation et de surveillance en mer qui seront promulguées par l'Organisation maritime internationale. Cela nécessitera une formation supplémentaire, et depuis les incidents très graves que nous avons connus récemment—incendies à bord, navires coulés, etc.—toute cette question de la sécurité en mer bénéficie d'une très grande priorité.

M. Forrestall: Je vous remercie de vos paroles, monsieur l'amiral, mais vous ne m'avez toujours pas indiqué de date. Pouvons-nous espérer que des mesures soient prises dans les 12 mois par suite de cette étude?

M. Collier: J'espère que des mesures pourront être prises plus tôt. Les recommandations du Comité consultatif faisant suite à ce rapport seront prêtes dès le début de la nouvelle année et j'espère que d'ici à l'été prochain, toutes ces questions auront été arrêtées et qu'il ne faudra pas attendre jusqu'à l'automne. Cela va d'ailleurs plus loin que l'information en situation d'urgence, c'est l'ensemble de l'apprentissage et des métiers de la mer qui doit être considérablement poussé.

M. Forrestall: Très bien.

L'une de mes craintes est que je viens d'apprendre—peut-être est-ce moi qui suis en retard—que nous allons devoir encore attendre deux ans la publication du Livre blanc sur le nouveau code maritime. Il me semble que l'on avait déjà publié il y a cinq ans les livres I et II et que l'on nous avait alors assurés que la rédaction des livres III, IV et V était bien avancée. Quelle est la cause de ce nouveau retard de deux ans dans la formulation du nouveau code maritime? Cela me surprend et me déçoit beaucoup, car nous avons déjà fait preuve de beaucoup de patience. Cela fait cinq ans que nous attendons. Combien de temps faudra-t-il pour introduire un texte de loi?

M. Collier: Je partage votre préoccupation en ce qui concerne le code maritime. Cependant, je me suis rendu compte il y a deux ans environ que la mise au point d'un code maritime complet demanderait beaucoup de temps. Nous avons notamment besoin de la collaboration du ministère de la Justice qui est déjà surchargé de travail.

Nous avons proposé au Cabinet il y a exactement deux ans une série d'amendements à la Loi sur la marine marchande du Canada. Ceux-ci portaient sur toute une série de points urgents, dont le moindre n'était pas la remise à jour de l'article 20 qui traite principalement de la pollution et qui avait été adopté à la hâte dans les années 1970, afin de rectifier certains problèmes. Nous avons donc décidé il y a deux ans, plutôt que de viser un code maritime exhaustif, d'aller de l'avant avec certains amendements importants à la Loi sur la marine marchande que nous présenterions séparément sous forme de projet de loi de façon à pouvoir nous attaquer directement aux questions les plus urgentes. Le texte de loi est maintenant presque terminé, et nous allons proposer à notre ministre de l'introduire lors de la prochaine session parlementaire afin que

[Texte]

would present it at the next session to the House and these changes would be automatically moved forward into the Maritime Code.

Therefore, rather than hold everything up while we are doing the Maritime Code, we are going forward with these amendments to get that aspect of it through that is urgent and then the remainder would follow along. Our target date for that is 1985.

Mr. Forrestall: Among these changes, Mr. Chairman, through you to Mr. Collier, are there included suggestions with respect to articles? In other words, among the legislation that you are hoping to get in front of the House dealing with some very pressing areas, will articles of assignment for seamen, for crew and officers, be included among them? I have in the back of my mind things like the archaic principle of the ship's captain and master acting as a judge, jury, and so on.

• 1120

Mr. Collier: I do not believe that section is being addressed per se; but I would check that up, just to be exactly correct on what is happening in that area. I agree with you. There are a number of very archaic procedures in there, some of which we are endeavouring to change. Those we can, without legislation, we have been endeavouring to put into force.

Mr. Forrestall: I would commend to you the general observation that there is great need for reviewing the standards on which articles of signing on are based. They are, to say the least, archaic. Some of them find their foundation in British law, going back 500 and 600 years; and perhaps the 1980s would not be a bad time to change them.

I want to touch on one other area my colleague, Mr. Ellis, started. It has to do with the gradual development of a Canadian merchant marine.

I am among those somewhat disturbed that we continue to export our resources on ships of foreign flags, crewed by nationals of countries other than Canada. These ships are not subject to Canadian law, except with respect to certain narrow areas. They provide no taxes, no income to us. On the other hand, we are now spending very close to \$5 billion a year to import foreign cartels and interests to move our goods both ways, both in and out of the country. Is this matter a live issue within the department, or is it in abeyance for the time being?

Mr. Allan: Mr. Chairman, maybe I could respond to that.

I would like to assure Mr. Forrestall it is a live issue. Looking at the current policy, which is to allow free-market forces to provide adequate shipping for Canadian cargoes, that has been in existence since almost the late 1940s or very, very

[Traduction]

ces changements soient automatiquement intégrés dans le code maritime.

Donc, plutôt que d'attendre que la totalité du code soit prêt, nous allons de l'avant avec ces amendements les plus urgents, le reste suivant plus tard. Notre date cible est 1985.

M. Forrestall: Est-ce que ces changements, monsieur Collier, comportent des modifications aux articles? Autrement dit, est-ce que le projet de loi que vous espérez introduire prochainement à la Chambre traitera de certains points urgents tels que les articles d'affectation qui régissent les marins, les équipages et les officiers, et qui comportent notamment des prérogatives plutôt archaïques comme le fait que le capitaine du navire fasse office de juge et de jury, etc.

M. Collier: Je ne pense pas qu'il en soit à proprement parler fait état, mais je vais vérifier pour savoir au juste où nous en sommes dans ce domaine. Je suis d'accord avec vous. Il existe un certain nombre de procédures extrêmement archaïques, dont certaines que nous nous efforçons de modifier. Là où nous pouvons le faire sans devoir passer par une loi, nous nous efforçons de les mettre en place.

M. Forrestall: Je signale à votre attention sur un plan très général le fait qu'il est devenu impératif de revoir les normes dont sont fonction les articles relatifs à la signature. Ces normes sont archaïques, pour employer un euphémisme. Certaines d'entre elles remontent à 5 ou 600 ans et trouvent leur origine dans le droit britannique; nous serions peut-être bien avisés de profiter de cette décennie-ci pour les modifier.

J'aimerais passer à un autre sujet qui avait été abordé par mon collègue, M. Ellis. Il s'agit de la mise en place progressive d'une marine marchande canadienne.

Je suis du nombre de ceux que ne laisse pas d'inquiéter quelque peu le fait que nous exportons encore et toujours nos ressources en utilisant des navires battant pavillon étranger et dont l'équipage est composé de ressortissants de pays autres que le Canada. Ces navires échappent au droit canadien, à l'exception toutefois de quelques domaines extrêmement restreints. Ce secteur d'activités ne nous rapporte aucune rentrée fiscale ou autre. En revanche, nous donnons près de 5 milliards de dollars par an à des cartels et à des intérêts étrangers pour qu'ils se chargent du transport de nos propres marchandises en partance et à destination du Canada, et j'aimerais savoir s'il s'agit là d'une question brûlante pour le ministère ou au contraire d'un dossier temporairement en sommeil.

M. Allan: Je pourrais peut-être répondre à cette question, monsieur le président.

Je puis garantir à M. Forrestall que c'est en effet une question brûlante. La politique actuelle dont le but est de permettre aux forces vives du marché libre d'assurer le transport du fret canadien remonte quasiment à la fin des

[Text]

early 1950s. There have been three decades in which that policy has certainly not been reviewed or changed.

My own view is it is time to have a look at it. The world conditions are not the same as they were three decades ago. We see countries demanding arrangements whereby cargoes are carried in a certain shared way between the parties. Also, developing countries are taking action to develop national flag fleets. They are doing this through cargo reservation measures.

So in effect the basic assumption upon which our policy has been based is that the free play of market forces would see us through. These market forces are, in fact, being distorted by government intervention in a large number of ways, and we see that trend increasing.

So it seems to me Canada should place itself in a position to be able to respond to these changing conditions. Of course, one of the options to do that is to start developing, or looking at the possibility of developing, a Canadian merchant fleet. In my conceptual framework, this would be a small fleet to start with, providing some conditions under which such a fleet might evolve.

Also, I believe the operating economics today are different from what they were three decades ago. The conventional wisdom—perhaps I should not use that term—the conditions, years ago, were that the costs of Canadian crews were high; and therefore that made our ships non-competitive. I think perhaps today, with the utilization of advanced technology, the crews are smaller.

• 1125

The fuel cost in operating ships today is different from what it was years ago. So the operating economics have probably changed. That needs to be examined. I think there are, as you point out, opportunities for significant industrial benefits to Canada through the gradual development of a fleet such as you have mentioned.

Mr. Forrestall: I see.

Mr. Allan: There are job opportunities; there are economic benefits that could accrue to ports in Canada. I guess my conclusion at this time is that that whole area needs examination, and it needs examination on a fairly urgent basis.

Mr. Forrestall: Do I have time for one more?

The Vice-Chairman: This is the final one, because the answer was quite long.

Mr. Allan: I should just add one more thing to that. I think we have to preserve, in that process, the shipper's right to choose the most economical mode of transportation. I think that is essential. So we have to put all of that within a frame-

[Translation]

années 40 ou du moins au tout début des années 50. Cela fait 30 ans que cette politique n'a été ni revue, ni rectifiée.

Mon opinion personnelle est qu'il est temps de se saisir de cette question. La conjoncture mondiale n'est pas la même qu'il y a 30 ans. Certains pays exigent dans leurs contrats que le transport du fret soit partagé entre les parties. Dans un même ordre d'idées, les pays en voie de développement s'efforcent de se constituer des flottes marchandes nationales et cela grâce à certaines mesures qui ont pour effet de leur réserver le transport du fret.

Dès lors, la prémisse fondamentale sur laquelle reposait notre politique était que l'interaction des forces du marché servirait nos intérêts. Toutefois, à plusieurs égards, l'intervention gouvernementale s'est traduite par une déformation de ces forces vives du marché, et la tendance va en s'intensifiant.

Il me semble donc que le Canada devrait arriver à être en mesure de répondre à cette fluctuation de la conjoncture. Bien entendu, l'une des possibilités qui s'offriraient à nous dans ce sens consisterait à créer une marine marchande canadienne ou à en envisager la création. Dans mon esprit, il s'agirait pour commencer d'une flotte relativement réduite adaptée aux conditions dans lesquelles elle serait appelée à opérer et à croître.

Je suis également d'avis qu'à l'heure actuelle, les économies d'exploitation ne sont pas les mêmes qu'il y a 30 ans. La sagesse classique, peut-être le terme convient-il mal, et la conjoncture qui existait il y a des années de cela faisaient en sorte que les équipages canadiens coûtaient très cher, et que nos navires n'étaient dès lors pas concurrentiels. En revanche aujourd'hui, les technologies de pointe ont eu pour effet de réduire les équipages nécessaires à bord des navires.

Dans un même ordre d'idées le carburant qui alimente les navires d'aujourd'hui ne coûte pas la même chose qu'il y a quelques années. Par conséquent, les économies d'exploitation ont probablement évolué avec le temps. C'est une question qui mérite d'être examinée. Comme vous le signaliez, je pense qu'il devrait être possible d'obtenir des retombées industrielles importantes pour le Canada grâce à la mise en place progressive d'une marine nationale.

M. Forrestall: Je vois.

M. Allan: Ce secteur représente des perspectives d'emploi; il pourrait y avoir également des retombées économiques au niveau des ports canadiens. J'imagine que pour l'instant, je conclusais que tout ce grand secteur mérite d'être examiné et qu'il devrait l'être de toute urgence.

M. Forrestall: Puis-je encore poser une question?

Le vice-président: Oui, mais ce sera votre dernière car la réponse a été relativement longue.

M. Allan: Permettez-moi d'ajouter encore quelque chose. En procédant de la sorte, je pense que nous devrions néanmoins protéger le droit qu'a l'expéditeur de choisir le mode de transport le plus économique car il s'agit là pour moi d'un élément essentiel. Il nous faudrait donc regrouper tous ces

[Texte]

work that still permits that kind of choice to be made by the shipper.

Mr. Forrestall: My last question. It is just a quick observation—I cannot resist. We have north of 60 degrees—that is an immediate area for you to look at in terms of gradual redevelopment. In addition to that, we have 180 ships that are Canadian-owned, offshore, and there may be some way—they are not providing tax revenues now—to encourage that Canadian entrepreneurship to bring those ships back into Canadian registry.

My last question has to do with—just to set the record straight. As one who has been advocating the establishment of a priority authority within the Canadian structure for the investigation of all transport accidents—airlines all the way through to pipelines; anything that is touched or affected by federal regulations is the position I take—it was suggested that I did not want to join the land, sea and air in terms of incident or accident investigation and other safety procedures. I still feel very strongly that to remove all vestiges of the appearance of conflict of interest that arises when the regulatory body in fact investigates incidents arising and frequently directly related to those same regulations—I have not really objected to it, I suppose, because if we are going to go at it on an ad hoc basis, I will support that, but only so long as I know ultimately that we will come together somewhere in this country with a priority authority, which would have the first responsibility of determining just how the incident or accident might be investigated and what level of investigation was necessary.

You shot me down somewhat by saying that you did not think there was any possibility for this, that you were quite happy with the situation the way it is. I just simply suggest to you that the appearance of a possibility of conflict of interest remains and it is of concern to Canadian entrepreneurs; and perhaps more important, it is of concern to foreign companies who use our territory, airspace, water, et cetera, for purposes of transportation generally. So sooner or later I think you are going to have to have an overall priority authority.

Thank you, Mr. Chairman.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Forrestall.

Do you want to comment on that, Mr. Allan, before I recognize Mr. Skelly? 101

Mr. Allan: Yes, just quickly.

Far be it from me to shoot you down. If it came across that way, my apologies. I think there is logic in the position that you put forward. I guess my previous comments were essentially that I think the present system on the marine side is working well. But looking at the bigger picture, there is

[Traduction]

éléments dans un cadre d'ensemble qui laisserait ainsi à l'expéditeur le choix du mode de transport.

M. Forrestall: Une dernière question, ou plutôt un commentaire rapide—je ne peux pas résister. Il y a aussi toute cette région au nord du soixantième parallèle; lorsque vous parlez de remise en place progressive, il faut également jeter un coup d'oeil de ce côté-là. En outre, nous avons actuellement 180 bâtiments canadiens mais qui ne battent pas le pavillon du Canada, ces bâtiments naviguent dans les eaux internationales et il devrait être possible de les rentabiliser pour le fisc canadien, parce qu'actuellement ils ne versent aucune taxe au Trésor, peut-être en encourageant leurs exploitants à les réenregistrer au Canada.

Ma dernière question serait plutôt un éclaircissement. J'ai personnellement toujours préconisé la création, au sein de notre structure nationale, de certains pouvoirs prioritaires autorisés à faire enquête dans tous les cas d'accidents de transport, depuis les compagnies aériennes jusqu'aux oléoducs et aux gazoducs, c'est-à-dire essentiellement tout ce qui relève de la réglementation fédérale. C'est cela ma position, mais on a laissé entendre que, du point de vue des enquêtes relatives aux incidents ou aux accidents et des autres procédures relatives à la sécurité, je ne voulais pas regrouper les trois secteurs, terre, mer et air. Je reste toutefois convaincu que, pour dissiper les derniers vestiges du semblant de conflit d'intérêts qui se produit lorsque l'organisme réglementaire fait effectivement enquête dans les cas d'incidents et d'accidents découlant, souvent directement, des mêmes règlements... je ne m'y suis pas vraiment opposé car j'imagine que si nous voulons travailler cas par cas, entièrement d'accord, mais uniquement à condition que j'ai la garantie qu'au bout du compte nous finirons par avoir ici au Canada un genre de pouvoir suprême auquel serait confiée en premier lieu la responsabilité de déterminer quelles devraient être les modalités et l'ampleur de l'enquête à effectuer dans chacun de ces cas.

Vous m'avez un peu coupé les ailes lorsque vous avez dit qu'à votre avis, ce ne serait pas possible et que la situation actuelle vous donnait toute satisfaction. Je voulais simplement vous signaler que ce semblant de conflit d'intérêts subsiste toujours et que cette possibilité gêne les exploitants canadiens. Plus important encore peut-être, ce doute inquiète les compagnies de transport étrangères qui utilisent notre territoire, notre espace aérien et nos zones navigables. Tôt ou tard donc, vous devrez, je pense, mettre en place un genre de pouvoir qui aura prééminence à cet égard.

Je vous remercie, monsieur le président.

Le vice-président: Merci, monsieur Forrestall.

Auriez-vous quelque chose à ajouter à ce sujet, monsieur Allan, avant que je cède la parole à M. Skelly?

M. Allan: Quelques mots, oui.

Loin de moi l'idée de vouloir vous couper les ailes. Si vous en avez eu l'impression, veuillez m'excuser. La position que vous avancez ne manque pas de logique. Ce que je voulais dire, c'est essentiellement qu'à mon avis, pour ce qui est du transport maritime, le système actuel donne satisfaction. Toutefois, dans

[Text]

certainly logic in the position you have expounded, and I think over the longer term the department in general is going to have to come to grips with that issue. Logically speaking, the intermodal-type investigation process will have to be addressed.

• 1130

The Vice-Chairman: Mr. Skelly, please.

Mr. Skelly: Thank you, Mr. Chairman.

Since some questions have been raised again on the issue of the Morrisburg facility and the response to it . . . There is a press release out and the two recommendations that appear consistent with what we have been talking about are the question of survival suits—recommendation number 3 that survival suits in sufficient numbers for all members of a crew be required to be carried on all Canadian merchant ships in a location to be determined on a ship-by-ship basis. The response to it is that this already exists. It has proposed draft regulations to implement their recommendations on a phased basis, subject to availability of sufficient approved survival suits.

There seems to be a problem here. In some cases it is covered by collective agreements, but in vessels that are not covered by collective agreements that is not a factor and there is a risk that these people may slip through and what not.

Can you give me an explanation of what is going to happen in terms of regulations requiring survival suits covering everyone?

Mr. Allan: I will give you a general reaction to that and then ask Admiral Collier to fill in, if I may.

The regulations for the carriage of immersion suits are being drafted at the moment, or have been drafted and are in the process of being completed. I understand that the carriage of immersion suits on cargo vessels will be implemented by about mid-1983 and that on passenger ships this will come later, after we have had the opportunity to discuss the proposed regulations with the Marine Safety Advisory Council, and on coast guard vessels the carriage will be implemented by February 1983. We already are under contract for the acquisition of immersion suits for the coast guard, and if my memory is correct, the contract value for that is about \$1 million.

Mr. Skelly: That answers the question quite fully, and just in the interests of the limited time available I would like to move to the second thing.

It looks as if, if you are going to require under recommendation 25 in the same report that everyone go through a marine emergency drill program to the 2 level, we are talking about a lot of people in this country—and if it is going to include upgrading and refresher programs as well. The question is the

[Translation]

un contexte plus global, il est certain que votre argumentation est logique et j'imagine qu'à long terme le ministère va devoir se pencher sur cette question. En toute logique, il est certain que dans un cadre intermodal, le processus d'enquête va devoir être repensé.

Le vice-président: Monsieur Skelly, la parole est à vous.

M. Skelly: Merci, monsieur le président.

Comme plusieurs questions ont déjà été posées, une fois de plus, à propos des installations de Morrisburg et vu que la réponse . . . Un communiqué de presse a été publié et les recommandations qui semblent correspondre à ce dont nous avons parlé sont celles qui portent sur les combinaisons de survie—la recommandation numéro 3 précisant qu'il doit y avoir à bord de chaque navire marchand canadien suffisamment de combinaisons de survie pour tous les membres de l'équipage et que ces combinaisons doivent être conservées à un endroit à déterminer selon le bâtiment. La réponse est que cela existe déjà. Il y a un projet de réglementation visant l'implantation progressive de ces recommandations, à mesure que ces combinaisons de survie approuvées seront fabriquées en nombre suffisant.

Il semble y avoir ici un problème. Dans certains cas, le cas est prévu par les conventions collectives, mais à bord des bâtiments qui ne sont pas couverts par une convention collective, il n'en est rien et il y a toujours le risque de voir ces gens passer au travers des mailles du filet.

Pourriez-vous m'expliquer ce qui va se passer à propos de la réglementation exigeant des combinaisons de survie pour tous les membres d'équipage?

M. Allan: Je vais vous donner mon impression générale et demander ensuite à l'amiral Collier d'ajouter ce que j'aurais oublié.

Les règlements relatifs aux combinaisons de survie ou combinaisons antihypothermiques sont actuellement en voie d'élaboration ou ont déjà été rédigés. Je crois comprendre que ces combinaisons commenceront à être obligatoires sur les vaisseaux marchands vers le milieu de 1983 et ultérieurement sur les navires de ligne, ce qui nous donnera le loisir de discuter de ce projet de réglementation avec les représentants du Conseil consultatif sur la sécurité maritime. Pour ce qui est des navires de la Garde Côtière, l'opération commencera en février 1983. Nous avons déjà passé contrat pour l'achat de ces combinaisons destinées à la Garde Côtière et, si mes souvenirs sont bons, il s'agit d'un contrat de l'ordre d'un million de dollars.

M. Skelly: Voilà une réponse fort complète, et compte tenu du peu de temps dont nous disposons, j'aimerais passer à un autre sujet.

Si nous allons exiger pour tout le monde, en vertu de la recommandation numéro 25 du rapport en question, un programme d'exercices d'urgence jusqu'au niveau 2, il est certain que ce programme va viser énormément de gens d'un bout à l'autre du Canada, surtout s'il comprend également un

[Texte]

timing of your facility and enough facilities available to do this. I am surprised: when you answered Mr. Forrestall's question, it was pretty vague and fuzzy to me—maybe it was my lack of understanding. But you now have a marine training program under way with Employment and Immigration that will produce results in early 1983; then recommendations will be drafted off it and presumably they will work their way up through the system. My understanding is that the proposal at Morrisburg is \$1.5 million to put a facility in place that would be operating and could handle a fairly large number of seamen in a very effective way, and if you wind up putting officers and engineers and all the rest through you are going to have an awful backlog and somebody is going to be left with the hind end.

I am wondering if the study—you know, your comments about delays or holding off on making a decision on an expenditure of \$1.5 million—the study itself is probably going to cost well in excess of what it would cost to put that facility in place.

The second thing is that I am just wondering whether the study is not a catch-all, whether we are dealing with a lot of other marine training questions in addition to safety, whether safety is only a part of what you are looking at and really the focus of the study and its results will not be marine safety.

I just want to add a statement of concern, and maybe have you respond to it, that for \$1.5 million you put another facility in place. You would meet the requirements of recommendation 25 and put another facility in that would handle seamen and be able to push quite a number of people through the system. Again, the committee sits here with really no definite indication of when a yes or a no on that facility and the expenditure on the facility is going to happen.

• 1135

Mr. Allan: Admiral Collier, would you care to respond to that?

Mr. Collier: Thank you, Mr. Chairman. My only comment is that we did everything we possibly could from within the department in putting this project forward, including a special letter from our minister to Treasury Board quoting the figures we could foresee requiring MED 2 training during the next five years; but, in spite of our best efforts, the matter has been deferred until Treasury Board can see the report we are producing, which, amongst other things, will include the MED 2 training.

Mr. Skelly: How comprehensive is the report?

[Traduction]

niveau perfectionnement et recyclage. Il s'agit dès lors d'avoir suffisamment d'installations pour pouvoir y procéder et d'établir un calendrier d'opération. Vous m'avez toutefois étonné parce qu'en répondant à la question de M. Forrestall, vous êtes resté très vague et un peu confus à mes yeux; peut-être est-ce moi qui ai mal compris. Quoi qu'il en soit, il existe actuellement un programme de formation maritime au ministère de l'Emploi et de l'Immigration, programme dont les premiers résultats se feront sentir au début de 1983. A ce moment-là, les recommandations corollaires seront formulées et on peut supposer qu'elles finiront par faire partie intégrante du système. Je crois comprendre que les installations prévues à Morrisburg vont coûter 1.5 million de dollars, mais qu'elles permettraient d'accueillir et de former efficacement un assez grand nombre de marins. Toutefois, si nous finissons par appliquer le programme aux officiers et aux techniciens également, nous allons avoir un retard épouvantable dont quelqu'un va finir par pâtir.

Je me demande dans quelle mesure cette étude—et j'en reviens à ce que vous disiez lorsque vous parliez de retarder une décision qui impliquerait une dépense de 1.5 million de dollars, je me demande donc si l'étude en soi ne va pas finalement coûter beaucoup plus que l'infrastructure proprement dite.

En second lieu, je me demande si cette étude n'est pas en réalité un fourre-tout, dans la mesure où nous nous occupons peut-être de toute une série de questions relatives à la formation maritime, et pas seulement de la sécurité, et si la sécurité précisément n'est qu'une des composantes d'un ensemble qui fait l'objet de cette étude, avec pour résultat qu'en fin de compte la sécurité maritime ne s'en portera pas mieux.

J'aimerais également vous faire part d'une autre inquiétude, et vous avez peut-être déjà dissipé ce doute, qui est justement dû au fait que, pour 1.5 million de dollars, on aurait une autre infrastructure de ce genre. À ce moment-là, il vous serait possible de donner suite à la recommandation numéro 25 en construisant un nouveau centre qui accueillerait davantage de marins et les intégrerait ainsi plus rapidement au système. Le comité ne sait toujours pas si la construction de cette installation a été approuvée ou non ni si les fonds nécessaires seront dépensés.

M. Allan: Amiral Collier, voulez-vous répondre à cette question.

M. Collier: Merci, monsieur le président. Tout ce que je puis dire, c'est que nous avons fait tout notre possible au sein du ministère pour faire progresser le projet; le ministre a même envoyé une lettre spéciale au Conseil du Trésor dans laquelle il précisait les fonds dont on aurait besoin au cours des cinq prochaines années pour le programme de formation MED 2 de mesure d'urgence. Mais malgré tous les efforts que nous avons déployés, le Conseil du Trésor a décidé d'attendre de voir notre rapport, qui fera état, entre autres, du programme de formation MED 2.

M. Skelly: Ce rapport est-il vraiment complet?

[Text]

Mr. Collier: Well, it takes into account, for example, insofar as, say, officer training is concerned, that right now each year we issue about 1,500 to 2,000 exemptions for ships to sail without the proper certification of officers. This is across-the-board fishing fleet and other vessels. This is of great concern to me.

We have to provide the additional facilities in this area. I might say that a great deal has been done. I mentioned the support of the two new facilities that have opened within the last year. On the west coast we have another facility being built at Fort Langley in conjunction with the Pacific Maritime Training Institute, and we have provided a great deal of assistance to that institute in order to provide personnel to come in for upgrading.

The other aspect which will affect our training very much is that there is going to be the requirement for certificates of the deck crews, which at this time Canada does not have. So it will take the full, professional, across-the-board training; but our main concern, quite frankly, is the question of officers with proper certification to take it, plus the MED facilities.

Mr. Skelly: Okay. It strikes me, if my conclusion is correct, that really the MED training question in the issue... Let me start back at the beginning. The Coast Guard and Transport and the minister did everything they could to get Treasury Board to provide an expenditure, and you sent a special letter to get this \$1.5 million expenditure made, and the government supervision turned you down. Now they have said they want to see the results of a study that really is not aimed at marine safety programs, that is aimed at a much broader question such as the deficiency in the numbers and availability of trained officers and trained crew members. Really, we are not dealing in this report with the recommendation here. It is a peripheral issue in your report. To me, again, with the very fuzzy description of how this thing is going to evolve—and I think it is fuzzy because you in all honesty cannot make hard statements about what the report will contain and what the recommendations will provide. But I am very skeptical that it is going to go anywhere. I see that somebody, I guess, has to say yes or no, that we are not going to invest that money or we are, and that at this point in time Treasury Board has stated that we are not going to spend it.

Mr. Allan: They have simply stated that the decision on Morrisburg is deferred pending the kind of an examination you have outlined. I would not say that MED training per se is a peripheral issue in that study or that examination but rather part of it, and an important part of it.

Mr. Skelly: There are two more questions I wanted to deal with. One, I guess, goes back to the Canada Shipping Act and the other one is the merchant fleet.

It almost feels a waste of time bringing it up again because the question has been studied to death. The two areas are, certainly, the merchant fleet and the shipbuilding issue. The amount of consultative work, the amounts of pros and cons in

[Translation]

M. Collier: Il explique tout un tas de choses. Par exemple, pour ce qui est de la formation des officiers, chaque année nous délivrons entre 1,500 et 2,000 dispenses pour des navires, afin que ceux-ci puissent prendre la mer avant que ne soient certifiés les officiers. On fait cela pour les flottes de pêche et pour d'autres navires également. Cela me préoccupe beaucoup.

Nous devons fournir des installations supplémentaires dans ce domaine. Mais je dois dire que beaucoup a déjà été fait. J'ai déjà parlé des deux nouvelles installations qui ont été ouvertes l'année dernière. Nous sommes en train de faire construire une autre installation à Fort Langley sur la côte ouest, conjointement avec le *Pacific Maritime Training Institute*, auquel nous avons accordé une aide substantielle en vue du perfectionnement du personnel navigant.

Un autre facteur qui va avoir une très grande influence sur notre système de formation, c'est l'impératif de la certification du personnel de pont, inconnue jusqu'ici au Canada. Il s'agira donc de formation professionnelle d'ensemble de toutes les catégories du personnel. Mais ce qui nous préoccupe le plus, bien franchement, c'est la question des officiers certifiés et des installations pour la formation MED.

M. Skelly: Très bien. Il me semble, si ma conclusion est correcte, que la question de la formation MED est celle... Je vais revenir un petit peu en arrière. La garde côtière, le ministère des Transports et le ministre ont fait tout leur possible pour que le Conseil du Trésor approuve les fonds nécessaires. Et vous avez envoyé une lettre spéciale en vue d'obtenir ce million et demi de dollars. Mais l'organisme de contrôle du gouvernement a rejeté votre demande. Il dit maintenant qu'il veut d'abord voir les résultats d'une étude qui ne vise pas véritablement les programmes de sécurité maritime, mais plutôt l'insuffisance des effectifs, la pénurie d'officiers qualifiés et la pénurie de membres d'équipage compétents. En fait, le rapport ne fait pas état de cette recommandation. C'est une question qui ne tient pas beaucoup de place dans votre rapport. Selon moi, avec la description très floue de la façon dont cette affaire va évoluer... et je trouve que c'est flou, parce que vous ne pouvez donner aucune précision sur le contenu du rapport ni sur les recommandations qu'il proposera. J'ai mes doutes, et je ne pense pas que cela aboutisse à quoi que ce soit. Je suppose que quelqu'un doit bien dire oui ou non, que quelqu'un doit décider si l'on doit investir ou non cet argent; et c'est le Conseil du Trésor qui a décidé que nous n'allons pas le dépenser.

M. Allan: Il a tout simplement dit qu'il ne prendrait sa décision relativement à Morrisburg qu'après cet examen que vous venez de décrire. Je ne dirais pas que la formation MED en soi soit une question de deuxième ordre pour ce qui est de cette étude. Au contraire, elle en constitue un élément très important.

M. Skelly: J'aimerais vous poser deux autres questions, l'une au sujet de la Loi sur la marine marchande du Canada, l'autre au sujet de la flotte marchande.

J'ai l'impression que c'est presque une perte de temps que de soulever cette question de nouveau, parce qu'on l'a déjà étudiée maintes et maintes fois. Mais la question de la flotte marchande et celle de la construction navale posent un certain

[Texte]

the community have, I think, been defined. I think there are some very clear indications in the way economics are developing around this that if we do not move fairly soon we are going to be right out of the ball game on both of them so we are not going to be able to make the decision, and the government has dragged its feet effectively on this issue and really has not wanted to move forward on it. The fuel tax issue, although a minor one, the problems with the Seaway, a whole host of things, maybe indicates that they are not even aware of what the problem is, which is more terrifying.

• 1140

MacGuigan made a speech in the United States about two months ago in which he gave assurances to the Americans that Canada would not become involved in cargo reservation or trade restriction programs, and he seemed to be aiming that at bilateral agreements on reserving cargo and on such things as the UNCTAD 40, 40, 20. That speech, to me, killed effectively either one thing or the other: our credibility if we go back on it, or else it illustrated a government policy that we were not going to be involved in mechanisms that would create an opportunity for our merchant fleet to get into business. Can you make a comment on that? He did make that speech. It was reported in Canada by CP. What you you are saying, "maybe we should do this", and what he is saying, "maybe we should cut off the mechanisms" is really at conflict.

Mr. Allan: Could you comment on that?

Mr. Brennan: Yes. Mr. Chairman, I guess the broad implication of what was said about tariff, if I remember correctly, is that if Canada does develop greater presence in the deepsea fleet, then it will not be any condition of that presence that Canada will itself seek to impose cargo reservation of any sort, and we have had a very clear message from certain shippers around the country, particularly from the west coast, that this is the last thing they want.

There are, however, certain situations developing in the developing world, particularly South America, where countries are saying to us, look, if you are going to sell to us, we want the goods to be brought in under our flag. When we say, well, how about a share, which would be the obvious response in a situation like that, in order that the thing is opened up for at least some element of competition rather than having to rely on a foreign flag carrier, where one may be forced into some sort of bilateral agreement . . . I guess the point Mr. Allan was making earlier was that in those circumstances we really do not have anything to respond with to the option of a bilateral agreement because we do not have a significant Canadian flag presence.

Mr. Skelly: But, Mr. Chairman, the question . . . Are you familiar with MacGuigan's speech?

Mr. Brennan: No, not first hand, anyway.

[Traduction]

nombre de problèmes. On a déjà, je pense, bien défini le travail de consultation ainsi que les avantages et les inconvénients que cela poserait à l'égard de la collectivité. Mais j'ai la très nette impression que si nous ne bougeons pas très bientôt, il sera trop tard, et nous perdrons sur les deux fronts; le gouvernement a réussi à faire traîner toute cette affaire et il n'a vraiment pas l'intention de faire avancer les choses. La question de la taxe sur les combustibles, même si elle est mineure, les problèmes de la voie maritime, et tout un tas d'autres choses révèlent que le gouvernement ne connaît même pas la nature du problème, ce qui est encore plus terrifiant.

Il y a environ deux mois, M. MacGuigan a prononcé un discours aux États-Unis, au cours duquel il a assuré les Américains que le Canada ne recourrait pas à des programmes de cargaisons réservées ou de restrictions commerciales. Ces remarques se rapportaient sans doute aux accords bilatéraux de réservation de cargaison, et à la formule 40, 40, 20 de l'UNCTAD. Ce discours a, selon moi, tué l'une ou l'autre de deux choses: notre crédibilité, si nous faisons marche arrière, ou alors l'impression que le gouvernement ne veut pas mettre en place une politique dont les mécanismes faciliteraient la pénétration sur les marchés de notre flotte marchande. Auriez-vous quelque chose à dire à ce sujet? Il a bel et bien prononcé ce discours. C'est la Presse canadienne qui l'a diffusé au Canada. Il y a conflit entre ce que vous dites, c'est-à-dire «peut-être que nous devrions faire cela», et ce que, lui, est en train de dire, à savoir «peut-être que nous devrions éliminer les mécanismes».

M. Allan: Auriez-vous des commentaires à faire à ce sujet?

M. Brennan: Oui. Monsieur le président, si je me souviens bien, ce qu'on m'a dit au sujet des tarifs, c'est que si le Canada s'assure une meilleure présence avec sa flotte de haute mer, alors il ne serait pas nécessaire pour le Canada d'imposer des réservations de cargaison. D'ailleurs, un certain nombre d'expéditeurs canadiens, notamment ceux de la côte ouest, disent que c'est là la dernière chose qu'ils souhaiteraient.

Cependant, un certain nombre de pays en voie de développement, notamment ceux d'Amérique latine, nous disent que si nous voulons leur vendre des marchandises, il faudra qu'on les leur achemine sur des navires battant leur pavillon. Lorsqu'on dit «donnez-nous en une part», ce qui serait une réaction normale dans pareille situation, afin qu'il y ait au moins un certain élément de concurrence, au lieu d'avoir à s'en remettre à un transporteur étranger, cela pourrait nous obliger à accepter un accord bilatéral . . . ce que disait M. Allan tout à l'heure, c'est que dans pareille circonstance, nous ne pouvons rien proposer à la place d'un accord bilatéral, parce que le drapeau canadien n'a pas suffisamment de présence.

M. Skelly: Mais, monsieur le président, la question . . . connaissez-vous le texte du discours de M. MacGuigan?

M. Brennan: Non, du moins je ne l'ai pas lu.

[Text]

Mr. Skelly: All right. I think we are both talking in the dark unless you have read it because if in fact we are going to get into cargo reservation, which would be the mechanism that would really put us in business, and if you are talking about shippers, and say, Tom Rust, for example, from Crown Zellerbach who I guess made the last definitive speech on that and said that they wanted nothing to do with it, or Star Shipping or something like that—those are foreign corporations operating in Canada with foreign vessels and they honestly do not want the Canadian merchant fleet going. Now, I think we have to weigh what those people are saying and to whom their allegiance is oriented.

When you are talking about shippers on the west coast, you are not talking about Canadian shippers, by and large and, I think, across the board. They may be Canadian owners in some cases, with their fleets registered offshore, and that maybe should be a special definition. I think MacGuigan's speech really laid out a situation that is going to cause the government a serious problem because if they go back and we start looking seriously at a merchant fleet, then they are going to have to consider backtracking on assurances, firm assurances they give to the Americans. Now, that seems to fit into that whole question of protectionist stances in Canada such as the FIRA, the National Energy Program, cargo reservation and things like that. So there is a real conundrum there and I think it is incumbent upon somebody to make a statement on where we are going because there is a lot of interest in a merchant fleet and I think it is time. I agree with you per se.

• 1145

In there, there seems to be a conflict and we are in front of a situation right now where we have an individual who has been—I guess, by the report from the marine casualty investigator, he is going to go in front of a commissioner and a public forum and be charged with some questions.

Now, there are two problems here that the marine casualty investigator brings the individual in front of—almost a star chamber type inquisition, in which he must answer questions. He can have a legal adviser present but cannot take legal advice from him. He must answer the questions, and then that report is submitted to the minister and not released publicly. In some cases, summaries have been put out on the general findings of the circumstances. Then the person goes to determine if there will be an investigation and then goes in front of a commissioner who will follow through.

There is a precedent where the report is not released, generally, but if the individual's testimony in the open situation—where, my understanding is, the person is then entitled to legal advice—if the answers contradict what was said in the star chamber type inquisition, then the report can be released. And there is a precedent that they have in fact released it.

[Translation]

M. Skelly: Très bien. On sera toujours tous les deux dans le noir, à moins que vous ne l'ayiez lu, parce qu'en fait, nous allons opter pour la réservation de cargaison. C'est ce mécanisme qui ferait marcher nos affaires. Si en parlant d'expéditeurs, vous prenez l'exemple de Tom Rust, par exemple, de la *Crown Zellerbach* qui est sans doute le dernier à avoir prononcé un discours à ce sujet... et il a d'ailleurs dit qu'il ne voulait rien avoir à faire avec cela, ou si vous prenez l'exemple de *Star Shipping*... il s'agit là de sociétés étrangères qui font affaires au Canada avec des navires étrangers; et elles ne veulent pas du tout que la flotte marchande canadienne se développe. Je pense que nous devons peser ce que disent ces gens et nous devons également voir quelle est leur allégeance.

Lorsque vous parlez d'expéditeurs de la côte ouest, il ne s'agit pas d'expéditeurs canadiens. Dans certains cas, il se peut que les propriétaires soient canadiens, avec des navires enregistrés dans un pays étranger; peut-être qu'il faudrait envisager une définition spéciale. Je pense que le discours de M. MacGuigan va donner le pour à une situation qui provoquera de graves problèmes pour le gouvernement, car si celui-ci fait marche arrière, et commence à étudier sérieusement la question de la flotte marchande, alors il faudra qu'il envisage de retirer certaines garanties qu'il a déjà données aux Américains. Cela semble très bien cadrer avec la politique protectionniste du Canada; je songe notamment à l'AEIE, au Programme énergétique national, à la réservation de cargaisons, etc. La situation est très confuse, et il me semble qu'il incombe à quelqu'un de dire dans quelle direction nous allons aller, car beaucoup de gens s'intéressent à la question de la flotte marchande, et je pense qu'il serait opportun de faire quelque chose à ce sujet. Je serais plutôt d'accord avec vous.

Il semble y avoir un conflit et nous nous trouvons maintenant pris avec une situation où une personne qui a été... je suppose, d'après ce que dit le rapport de l'enquêteur sur les accidents, qu'il va comparaître devant un commissaire, à une tribune publique, afin qu'on puisse lui poser des questions.

L'enquêteur sur les accidents peut créer deux problèmes pour la personne concernée. Il pourra s'agir d'une instruction inquisitoire où la personne interrogée sera obligée de répondre. Elle pourra être accompagnée d'un conseiller juridique, mais ne pourra pas le consulter. Elle devra répondre aux questions, et le rapport sera ensuite envoyé au ministre, au lieu d'être rendu public. Dans certains cas, des résumés des conclusions générales, à partir des circonstances, ont été publiés. Ensuite, il faut décider s'il y aura enquête, après quoi ce sera au commissaire de donner suite à l'affaire.

En général, si le rapport n'est pas diffusé, c'est à cause d'un précédent, mais si la personne comparaît en audience publique, d'après ce que j'ai compris, elle a le droit de consulter son conseiller juridique, si les réponses fournies vont à l'encontre de ce qui a été dit dans l'enquête inquisitoire, alors le rapport pourra être rendu public. Et il y a déjà un précédent pour ce qui est de la diffusion du rapport.

[Texte]

My question is: one, is this not a constitutional problem, in which an individual's right to protection from self-incrimination is at stake?

The second thing is, are government departments required to respond as if the freedom of information principles were in place and that the public, because of the nature of the transportation system involved, is entitled to have some access to a summary of the findings of that initial investigator?

The Vice-Chairman: Mr. Skelly, it seems to me that question would be better asked of the minister, on Tuesday. Also, it is a question that is legalistic in its nature. Unless Mr. Allan is confident that he can give you a specific reply to your short last question . . .

Mr. Skelly: The department has released those reports, and I would use an example of the Ramsay . . .

The Vice-Chairman: I know the reports that you asked, and you basically asked questions—I am a lawyer—that I could answer as a lawyer. If Mr. Allan feels perfectly comfortable in answering those questions, by all means.

Mr. Allan: I think the course of action you suggested, Mr. Chairman, is an excellent one.

The Vice-Chairman: We should ask the minister on Tuesday.

Mr. Skelly: Mr. Chairman, you opened the hole and anybody would be a fool not to leap into it.

The Vice-Chairman: Well, you see, Mr. Skelly, I wanted to make sure you would be here Tuesday.

Mr. Siddon.

Mr. Siddon: Thank you, Mr. Chairman. I would like to come back just a moment to the question I was raising regarding the record-keeping with respect to the shipment of strategic materials, hazardous materials out of Canada, because I want to make it clear that . . . I have picked up the impression from some people within MOT and others connected with the uranium industry that it is none of the people's business to know what quantities of materials are moving through our ports and on the streets of cities like Montreal—and in fact probably better for people not to know. What people do not know will not hurt them.

I take a rather different view. I think if we look at some of the recent air safety incidents in this country—I am thinking of the Twin Otter situation particularly—there was a view prevalent within the Department of Transport that it would be better if people did not know if there was a mechanical defect in an aircraft, and we would urge the manufacturer to fix it up quickly and not unduly arouse public uncertainty or fear.

In contrast, if we look at what happened in the case of the DC-10 crash in Chicago, or the failure of the bulkheads of the DC-9 over Boston a year or two ago, we see a case where those situations were brought immediately to public light. Aircraft were grounded, political decisions were taken which were

[Traduction]

Ma question est la suivante: Tout d'abord, ne s'agit-il pas d'un problème constitutionnel, puisque c'est la question du droit de refuser de se compromettre qui est en cause?

Deuxièmement, les ministères gouvernementaux sont-ils tenus de répondre comme si les principes de la liberté d'accès à l'information étaient en vigueur? Compte tenu de la nature du système de transport dont il est question, le public ne devrait-il pas avoir accès à un résumé des conclusions de l'enquêteur?

Le vice-président: Monsieur Skelly, il me semble qu'il serait peut-être préférable que vous posiez cette question au ministre lorsqu'il comparaitra devant nous mardi. D'ailleurs, c'est une question d'ordre juridique. Par conséquent, à moins que M. Allan ne soit certain de pouvoir répondre à votre dernière petite question . . .

M. Skelly: Le ministère a rendu publics ses rapports, et je pourrais vous citer l'exemple de l'affaire Ramsay . . .

Le vice-président: Je connais les rapports dont vous avez fait état et vous avez posé des questions auxquelles moi je pourrais répondre en tant qu'avocat, je suis avocat. Si M. Allan pense être en mesure de répondre à ces questions, alors qu'il le fasse.

M. Allan: Je pense que ce que vous avez proposé, monsieur le président, est une excellente idée.

Le vice-président: Il faudra poser ces mêmes questions au ministre mardi.

M. Skelly: Monsieur le président, c'est vous qui avez ouvert la porte, et il faudrait être fou pour ne pas en profiter.

Le vice-président: Voyez-vous, monsieur Skelly, je voulais être certain que vous seriez des nôtres mardi.

Monsieur Siddon.

M. Siddon: Merci, monsieur le président. J'aimerais revenir un petit peu sur la question que j'ai soulevée tout à l'heure, concernant la tenue de dossiers relativement à l'expédition à l'étranger de produits stratégiques, de matière dangereuses, etc, parce que j'aimerais qu'il soit clair que . . . D'après ce que m'ont dit des gens au ministère des Transports, et un certain nombre de personnes qui travaillent dans l'industrie de l'uranium, la masse générale de la population n'a pas à savoir combien de produits circulent dans nos ports et dans les rues de villes comme Montréal? D'ailleurs, ces gens pensent qu'il est préférable que le public ne le sache pas. Ce qu'on ne sait pas ne peut pas vous faire du tort.

Mon point de vue est différent. Prenez les accidents d'avion qu'il y a eu récemment; je songe notamment au Twin Otter. Lorsque ces accidents se sont produits, la plupart des gens au ministère des Transports ont pensé préférable ne pas dire au public qu'il y avait une défectuosité mécanique. Ils pensaient qu'il serait préférable de demander tout simplement aux constructeurs de régler le problème au plus vite, afin de ne pas susciter la crainte ou le doute chez le grand public.

Il y a cependant des cas où le problème a tout de suite été rendu public: par exemple l'écrasement du DC-10 à Chicago ou le mauvais fonctionnement des cloisons du DC-9 à Boston il y a un an ou deux. À cette époque-là, des avions ont été cloués au sol et les décisions politiques qui ont été prises ont été très

[Text]

rather costly at the time. But as a consequence, somebody had to clean up their act and the matter was resolved quickly and the public confidence was restored.

I take the same view with respect to the question of uranium shipments in and out of this country, that it would be better to tell the people what is happening and then, where questions arise as to whether we are taking adequate precautions in terms of our agreements with the Soviet Union, for example, for the processing of uranium materials and to enriched nuclear fuels or whatever, that we have adequate inspection, that we have adequate control and record-keeping of what is happening to those Canadian resources that, from some people's minds, might inadvertently fall into the wrong hands and pose problems of national security.

• 1150

So I guess what I am saying is that I believe, as one member of Parliament, that it is better to be open in these matters than to try to cover them up and conclude that the public would be better off not knowing. With that statement in advance of my question, I really would like to know—and it may be a matter that, Mr. Chairman, will require a decision by the minister—but I would really like to know if such records of shipments in and out of the ports of Saint John, Montreal, and Halifax might be made available to this committee.

I have seen a copy of records for a particular one-year period with respect to the Port of Montreal. I know there are large quantities of uranium going in and out of Canada in various forms—and to some very questionable destinations, from my point of view. So I guess I put the question to the officials as to whether they will find out if such records can be made available. If not, why not? Perhaps the minister will have to tell us that.

The specific question: Were there nuclear materials aboard the *Mekhanik Tarasov*, which sits now at the bottom of the Atlantic off the Grand Banks? As uranium hexafluoride is a very volatile and dangerous commodity, how can the Canadian people be assured that damage to the environment or damage to the people handling these materials in the port of Montreal is being prevented by all possible means? I think it is important that this committee have answers to these questions.

If officials of the various port authorities keep such records, and I know they do, then I cannot for the life of me see why MPs cannot also be assured that we are properly managing the consignments of these commodities, that the bills of lading and the records as to quantity and destination are equally made available to members of this committee. So I put that as a request. I do not know if the officials can give any response at this time, but I feel quite strongly about this, Mr. Chairman; if Mr. Allan has any comment, I would welcome it.

[Translation]

coûteuses. Mais grâce à ces mesures, les responsables ont dû réparer les dégâts, la question a été réglée très vite et la confiance du public a été rétablie.

Mon point de vue est le même pour ce qui est des livraisons d'uranium à l'intérieur et à l'extérieur du Canada. Je pense qu'il serait préférable, dans ce cas-ci également, de dire aux gens ce qui se passe. Ainsi, lorsque les gens se demandent si nous prenons les précautions qui s'imposent, dans le cadre de nos accords avec l'Union soviétique, par exemple, pour ce qui est du traitement de l'uranium et des combustibles nucléaires enrichis ou autres, nous serions en mesure de leur prouver que nous faisons des inspections, que nous contrôlons ce qui peut advenir aux ressources canadiennes et que nous tenons des dossiers. Cela nous permettrait d'apaiser ceux qui craignent que ces produits ne se retrouvent par inadvertance dans le mauvais camp ou créent des problèmes de sécurité nationale.

En d'autres termes, j'estime, en tant que député, qu'il vaut mieux divulguer toutes ces choses plutôt que de les dissimuler en pensant qu'il est préférable que le public n'en sache rien. Cela dit en guise de préambule à ma question, j'aimerais maintenant savoir, sous réserve éventuellement de l'approbation du ministre, si les dossiers relatifs au trafic de marchandises passant par les ports de Saint-Jean, de Montréal et de Halifax pourraient être soumis au Comité.

J'ai eu l'occasion de prendre connaissance de ces dossiers pour une année donnée en ce qui concerne le port de Montréal. Je sais donc que des quantités importantes d'uranium transitent par le Canada, sous différentes formes, pour être acheminées vers des destinations dont certaines sont très contestables à mon avis. Les fonctionnaires pourraient-ils donc se renseigner pour savoir si ces dossiers pourraient être soumis à notre Comité. Si non, pour quelle raison? Il faudra peut-être alors s'adresser au ministre pour le savoir.

J'aborde maintenant une question bien précise: y avait-il du matériel nucléaire à bord du *Mekhanik Tarasov* qui a coulé au large des Grands Bancs, dans l'Atlantique? Étant donné que l'hexafluorure d'uranium est un produit très volatile et très dangereux, comment peut-on garantir au peuple canadien que la manutention des produits de ce genre dans le port de Montréal n'aura aucun effet néfaste sur l'environnement ou sur la sécurité du public? Il est important, à mon avis, que le Comité ait des réponses à toutes ces questions.

Si les responsables des différentes administrations portuaires gardent de tels dossiers, et je sais qu'ils le font, je ne vois vraiment pas pourquoi les députés ne pourraient pas avoir la garantie que nous gérons de façon adéquate les cargaisons de ces produits dangereux; il serait également souhaitable que les connaissances et tous les dossiers relatifs à la quantité et à la destination de ces produits soient mis à la disposition des membres de ce Comité. C'est une demande que je vous adresse. Je ne sais pas si les fonctionnaires peuvent me donner une réponse dès maintenant, mais c'est un sujet qui me tient beaucoup à coeur, monsieur le président. Si M. Allan a des commentaires à faire, je serais ravi de l'écouter.

[Texte]

The Vice-Chairman: Mr. Allan.

Mr. Allan: I do not have any specific comment. I think it is in line with the question you asked before, and we will endeavour to provide the factual situation with regard to whether these records are kept and whether they can be made public. Beyond that, I think perhaps it is a question that you should put to the minister.

Mr. Auger, do you have any further comments you would like to make on that?

Mr. Auger: No, not really, Mr. Chairman. I think we undertook at your previous question to try to supply you the information that Mr. Allan just mentioned; we will endeavour to do that.

Mr. Siddon: Thank you, Mr. Chairman.

I would like, then, to move for a few moments to the question of the interdepartmental report on search and rescue that Mr. Skelly referred to earlier. I sensed from the reply that there are now studies going on within the Ministry of Transport as to how to effect the implementation of some of the specific recommendations and findings of that study. In other words, we are going to restudy a matter that has been studied quite exhaustively by an interdepartmental team that I think did a very, very capable job. I know they were on the west coast for some weeks. They interviewed a lot of people, and they gathered a lot of information.

For those of us who have been privileged to read that report, Mr. Chairman, there are some rather serious contentions with respect to deficiencies in the delivery and administration of search and rescue. It does not really pertain so much to budget and budgetary provisions and equipment as much as to the fact that there appears to be a lack of adequate co-ordination of the various branches of government that deliver rescue services. There seems to be some ambiguity as to responsibility levels—who answers to whom in the case of a particular emergency call. Because of this ambiguity there are delays in response, which may have led to serious incidents, perhaps loss of life, in the past.

There is one particular quote. I cannot remember it specifically, but it pertains to an analysis that was done of different types of response scenarios had the equipment been deployed in various ways and different types of equipment used in response to an hypothetical rescue incident. The contention is made that if response scenario number two had been followed, if smaller, high-speed equipment had been deployed more widely throughout the coast—and I think in this case it was in reference to the coast of British Columbia—that there would be a considerable saving of cost, it was in the amount of some millions of dollars, to the administration of the SAR program, and there would have been a substantial reduction in response time.

[Traduction]

Le vice-président: Monsieur Allan.

M. Allan: Je n'ai pas d'observation précise à faire, si ce n'est pour vous dire que votre demande suit logiquement la question que vous avez posée tout à l'heure; nous nous efforcerons de vous fournir les renseignements nécessaires en ce qui concerne l'existence de ces dossiers et la possibilité de les rendre publics. Si vous voulez aller plus loin, je pense que vous devriez vous adresser au ministre.

Monsieur Auger, avez-vous quelque chose à ajouter?

M. Auger: Non, pas vraiment, monsieur le président. Nous nous sommes déjà engagés, en réponse à votre question précédente, à vous fournir les informations dont M. Allan vient de parler.

M. Siddon: Merci, monsieur le président.

J'aimerais maintenant consacrer quelques instants au rapport interministériel relatif aux activités de sauvetage dont a parlé M. Skelly tout à l'heure. D'après la réponse qui lui a été donnée, j'en conclus que des études se poursuivent au ministère des Transports pour savoir comment appliquer certaines des recommandations et conclusions de cette étude. En d'autres termes, les fonctionnaires de ce ministère vont réétudier une question qui a déjà fait l'objet d'un examen exhaustif par une équipe interministérielle qui, à mon avis, a fait un travail excellent. Je sais qu'elle a passé plusieurs semaines sur la côte ouest et qu'elle a rencontré beaucoup de gens, ce qui lui a permis de récolter beaucoup d'informations.

Ce rapport, que j'ai eu la chance de pouvoir lire, monsieur le président, relève un certain nombre de lacunes graves en ce qui concerne la prestation et l'administration des services de sauvetage. Selon ce rapport, ce ne sont pas tellement les crédits budgétaires et l'équipement dont disposent ces services qui sont en cause, mais plutôt l'absence manifeste d'une coordination réelle entre les divers services gouvernementaux qui assurent les services de sauvetage. Il semble y avoir une certaine ambiguïté en ce qui concerne les niveaux de responsabilité. En d'autres termes, on ne semble pas très bien savoir qui doit répondre en cas d'appel d'urgence. À cause de cela, les réponses se font attendre, ce qui risque de provoquer des incidents graves, parfois meurtriers, comme cela a déjà été le cas.

Ce rapport mentionne particulièrement, et je ne me souviens plus de la phrase exacte, l'analyse qui a été faite des différents scénarios possibles en réponse à un incident hypothétique. Les auteurs du rapport prétendent ainsi que si le scénario n° 2 avait été adopté, c'est-à-dire si on avait déployé du matériel plus petit et plus rapide tout le long de la côte, et je pense qu'il s'agissait de la côte de la Colombie-Britannique, on aurait pu économiser beaucoup d'argent, de l'ordre de plusieurs millions de dollars; de plus, le délai de réponse aurait été considérablement réduit.

[Text]

[Translation]

• 1155

It was a hypothetical model analysis, but the conclusion was that the present deployment of facilities does not afford the maximum possible response time, and therefore the maximum possible safety to people who travel our waters of Canada on both coasts.

There were also recommendations for a more genuine form of co-operation with the Canadian Marine Rescue Auxilliary, with various volunteer groups that have been established, such as Rescue 66, operating out of Prince Rupert, and the new lifeboat institute which has been patterned on the British Lifeboat Institute system. There were a number of specific proposals and very serious criticisms of the present administration of search and rescue. I am sure that Commissioner Collier would probably not agree with all of them.

They were so serious that I think merely to study this matter for many more months is not going to provide the solutions, the action I feel is necessary.

I guess I would like to know whether we see a plan of action, whether Commissioner Collier or others take any of these rather serious findings to heart, and whether we might see some specific changes to implement them quickly.

I want to say in concluding, Mr. Chairman, that I know the individual men and women in the rescue service on our coast do their utmost, given the structure within which they work, to prevent loss of life. I know Captain John McGrath and his team, who operate the hovercraft facility out of Sea Island, have had many successes to their credit—one or two this summer that were quite remarkable. In raising these questions, I do not want to castigate or criticize directly any particular members of the service. But it has been two years now since we had a debate in this House, and Mr. Skelly and I were both involved with it, where we cited a number of specific instances of inadequate response, which were documented before inquests that were held on the west coast.

This interdepartmental report focuses in on the reasons for those problems, and I want members of the responsible branches of the ministry to realize how seriously we take this on the west coast. I am sure Mr. Skelly would agree that there are some substantial changes needed and I am hoping that it will not entail long, long delays to get to the implementation of these recommendations.

So, perhaps, Mr. Chairman, if there is any comment in the remaining time, I would appreciate hearing it.

Mr. Allan: Mr. Chairman, Mr. Siddon, we too take the recommendations of that Cross report very seriously. I did not want to imply that there was another study going on to examine this matter one further time, but rather that what is going on is really . . . we have got to get certain things in place

Certes, il s'agissait d'un scénario hypothétique, mais les auteurs du rapport en concluaient que le déploiement actuel du matériel ne permettait pas le meilleur temps de réponse et, par conséquent, n'assurait pas le degré de sécurité maximum à ceux qui longent les côtes canadiennes.

Le rapport recommandait également une plus grande collaboration avec le *Canadian Marine Rescue Auxilliary*, avec divers groupes bénévoles comme le *Rescue 66*, basé à Prince Rupert, et avec le nouvel institut de sauvetage qui a été mis sur pied selon le système de *British Lifeboat Institute*. Le rapport contient également un certain nombre de propositions spécifiques ainsi que des critiques très acerbes contre l'administration actuelle des services de sauvetage, critiques que le commissaire Collier n'approuve sans doute pas toutes.

L'équipe responsable de ce rapport a fait une étude tellement exhaustive de toute cette question qu'il est inutile de l'examiner encore pendant plusieurs mois pour trouver des solutions; à mon avis, il faut prendre des mesures immédiatement.

J'aimerais donc savoir si un plan d'action va être arrêté, si le commissaire Collier ou ses collaborateurs prennent ces recommandations au sérieux et s'ils vont prendre rapidement des mesures pour les appliquer.

En guise de conclusion, monsieur le président, je tiens à signaler que je connais plusieurs membres du service de sauvetage de notre région et je peux vous dire qu'ils font tout ce qu'ils peuvent, étant donné la structure dans laquelle ils doivent fonctionner, pour éviter des accidents meurtriers. Je sais que le capitaine John McGrath et son équipe, dont l'hydroglisseur est basé à Sea Island, peuvent être fiers des nombreux succès qu'ils ont remportés jusqu'à ce jour, notamment les deux expéditions remarquables de l'été dernier. En posant toutes ces questions, je ne veux donc pas blâmer qui que ce soit des membres de ce service. Toutefois, cela fait deux ans que nous avons eu un débat sur ce sujet en Chambre, débat auquel Monsieur Skelly et moi-même avons participé; nous avons cité un certain nombre de cas bien précis où les réponses avaient été inadéquates, et tout cela a été prouvé lors des enquêtes qui ont eu lieu sur la côte Ouest.

Ce rapport interministériel souligne les causes de ces problèmes et j'aimerais que les membres des différentes directions responsables au sein du ministère comprennent à quel point nous le prenons au sérieux, nous les habitants de la côte Ouest. M. Skelly sera certainement d'accord avec moi pour dire qu'il est absolument nécessaire d'apporter des changements radicaux au système actuel, et j'espère que la question de ces recommandations ne sera pas reportée aux calendes grecques.

Monsieur le président, pendant le temps qui me reste, je serais disposé à écouter ce que les témoins ont à nous dire.

M. Allan: Monsieur le président, monsieur Siddon, nous aussi nous prenons les recommandations du rapport Cross très au sérieux. Tout à l'heure, je n'ai pas voulu dire qu'une autre étude était en cours pour examiner ce rapport, mais plutôt qu'il

[Texte]

before that report is released and made public. We are simply doing that internally.

We are not arguing specifically about the recommendations and the importance of it or the seriousness of it, or any of those things. We are getting certain things lined up so that we can make an announcement on the government's reaction to that report and, having done that, then implementation can proceed in an expeditious manner, shall I say. There are certain management issues that need to be sorted out before that report is released, and that is what we are up to at this stage.

I agree with you that it is a very comprehensive report. It looked at overall management and certainly that is an issue that needs to be sorted out. And with a sounder overall management structure in place, then I think it will put us in a much better position to respond to these kinds of questions that you raise about response times and being able to do that in a more effective way.

Also, the contribution of volunteer services, I think, is an important recommendation, the contribution of volunteer services to search and rescue. Then, of course, there is the whole question of prevention and the educational program that goes with that.

• 1200

These are all very serious issues which we take very seriously and the government takes very seriously. Hopefully, within a very short period of time, the government's reaction to that report will be released and we will be on our way to addressing some of the issues you have mentioned. Perhaps Admiral Collier might want to add to that, and I would ask him to do so at this stage, if he wishes.

Mr. Siddon: If I might interject, Mr. Chairman, if up-to-date statistics on marine incidents are available for the past season, I wonder if Admiral Collier might comment on that and make them available to members of this committee; that is, comparing the last season and, in particular, the summer period of 1982 with preceding years.

Mr. Allan: I guess I could comment generally and Admiral Collier can hitch-hike on the statement. In 1982, I believe there were 9,080 incidents and, in the first nine months of 1982-1983, there were 7,469 incidents. The incidents are classified in two ways; that is, incidents plus assistance. The number of assistance activities to have taken place in the first nine months of 1982-1983 is 7,452.

Mr. Siddon: If there is documentation of that somewhere available, I think it would be very helpful to us.

Mr. Skelly: The figures have just slipped away. Is there a possibility of your just repeating them?

Mr. Allan: The number of SAR incidents for 1981-1982 were 9,080. For the first nine months of 1982-1983 they were 7,469. In addition to that, for the first nine months of 1982-1983, there were 7,452 calls for assistance. I do not have the equivalent number for last year. I am sorry.

[Traduction]

y a certaines choses à faire avant de publier ce rapport, et c'est ce que nous faisons à l'intérieur de nos services.

Nous ne discuterons pas des recommandations de ce rapport, de leur importance ou de leur sérieux. Nous sommes en train de tirer certaines choses au clair pour pouvoir faire une annonce officielle de la réaction du gouvernement vis-à-vis de ce rapport et, ensuite, nous pourrions passer sans tarder à l'application des recommandations de ce rapport. Il y a en effet certains problèmes de gestion qu'il faut cerner avant de publier ce rapport, et c'est ce que nous sommes en train de faire.

Je conviens avec vous qu'il s'agit d'un rapport très exhaustif, qui examine tout le système de gestion de ces services et c'est pour cela que certains aspects ont besoin d'être tirés au clair. Lorsque nous aurons une structure organisationnelle plus saine, je pense que nous serons mieux en mesure de répondre aux questions que vous avez posées en ce qui concerne la rapidité et l'efficacité de nos opérations.

Pour ce qui est maintenant de la contribution des services bénévoles de sauvetage, je crois qu'il s'agit d'une recommandation importante. Il y a bien sûr toute la question du programme de prévention et d'éducation qui s'impose.

Ce sont toutes des questions très importantes que nous prenons très au sérieux, tout comme le gouvernement d'ailleurs. Nous espérons que la réaction du gouvernement à ce rapport sera annoncée d'ici peu, car nous pourrions alors s'attaquer à certains des problèmes que vous avez mentionnés. L'amiral Collier a peut-être quelque chose à ajouter et je vais lui donner la parole.

M. Siddon: Permettez-moi d'intervenir, monsieur le président, pour demander à l'amiral Collier si les statistiques récentes sur les incidents maritimes survenus pendant la dernière saison pourraient être mises à la disposition des membres du comité; ainsi, on pourrait faire une comparaison entre la dernière saison, c'est-à-dire l'été de 1982, avec les années précédentes.

M. Allan: Permettez-moi de faire quelques remarques générales avant de donner la parole à l'amiral Collier. Pendant la saison de 1982, 9,080 incidents se sont produits et, pendant les 9 premiers mois de la saison 1982-1983, il y en a eu 7,469. Ces incidents sont classés en deux catégories, c'est-à-dire les incidents et les services d'aide. Le nombre d'interventions des services de sauvetage est de 7,452 pour les 9 premiers mois de 1982-1983.

M. Siddon: Il serait très intéressant d'avoir des documents à ce sujet.

M. Skelly: Vous avez dit ces chiffres très rapidement, pourriez-vous les répéter?

M. Allan: Le nombre d'incidents relevé par le service de sauvetage était de 9,080 pour la saison 1981-1982. Pour les 9 premiers mois de la saison 1982-1983, ce nombre est de 7,469. Il faut ajouter à cela, pour les 9 premiers mois de 1982-1983,

[Text]

Mr. Skelly: Do you have a coastal breakdown for the east coast, west coast?

Mr. Collier: The Department of National Defence, which maintains the statistics, puts out an annual report which is broken down in great detail. They do it month by month, but we put it all together in an annual report which goes out. Certainly, I could get for you the status of where it is today. It does take a short time after the expiry dates to fill those in but, by and large, this last year the incidents have levelled off. We do not have that tremendous increase that we have had to live with for the last four or five years. I do not quite know how those percentages work out, but I think you would find that the incidents are levelling off.

Mr. Skelly: Thank you.

The Vice-Chairman: This concludes the second round. Mr. Forrestall has indicated that he would like to ask one or two supplementary questions on this particular issue. Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Thank you, Mr. Chairman. I will be very brief. I just wonder if there has been a change of attitude within the department with respect to adequate fendering of standing bridge piers or structures spanning navigable waters. I ask this because it is becoming a question of Russian roulette. Has there been a change of attitude? Is there any good news for Canadians who must constantly travel across bridges, with respect to getting on with at least four of the more critical facilities in Canada?

Mr. Allan: I do not know exactly what the position previously was, but I guess the . . .

Mr. Forrestall: Well, you are sort of brand new, so why not say to us then, Mr. Allan, that it would be a tremendous thing; that we have a moral obligation; that you are willing to do it. Then I will tell the minister that you are a great fella!

Mr. Allan: I hope you will do that anyway. I guess the position is that the bridge fendering, as you call it, the bridge protection, in our view is the responsibility of the owner of the bridge.

• 1205

That is not to say that we would not assist in providing adequate navigation aids to provide better vessel traffic management systems within the area, radar coverage and that kind of thing. I guess the bottom line of it all is that this kind of construction related to the bridge, in our view, is the proper responsibility of the owner of the bridge.

The Vice-Chairman: May I ask a short supplementary to that, Mr. Forrestall?

If the bridge is in water that is under your jurisdiction, although the ownership might not be yours, you certainly must have the powers to issue regulations to make sure the bridges

[Translation]

7,452 appels à l'aide. Je n'ai pas les chiffres équivalents pour l'année dernière, je m'en excuse.

M. Skelly: Avez-vous une ventilation de ces chiffres pour la côte est et la côte ouest?

M. Collier: Le ministère de la Défense nationale, qui compile ces statistiques, publie un rapport annuel dans lequel ces chiffres sont ventilés en détail. Ces statistiques sont compilées chaque mois, pour être ensuite réunies dans le rapport annuel. Je pourrais certainement essayer de chercher dans quel document se trouvent ces statistiques. A la fin de chaque période de calcul, il faut un certain temps pour compiler toutes ces statistiques, mais cette année, le nombre d'incidents s'est stabilisé. En effet, nous n'avons pas connu une augmentation considérable du nombre d'accidents comme nous en connaissions depuis 4 ou 5 ans. Je ne sais pas exactement ce que signifient ces pourcentages, mais vous pourrez constater que le nombre d'incidents s'est stabilisé.

M. Skelly: Merci.

Le vice-président: Nous arrivons à la fin du second tour et Monsieur Forrestall a manifesté le désir de poser une ou deux questions supplémentaires sur ce sujet. Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Merci, monsieur le président. Je serai très bref. J'aimerais savoir si le ministère a changé d'avis en ce qui concerne le soutien adéquat des jetées ou de toute autre structure surplombant les eaux navigables. Je pose cette question parce que ça devient un peu la roulette russe. Ceux qui empruntent constamment des ponts vont-ils enfin entendre des bonnes nouvelles en ce qui concerne au moins quatre des installations les plus critiques au Canada?

M. Allan: Je ne sais pas exactement quelle était l'attitude du ministère auparavant, mais je pense que . . .

M. Forrestall: Ecoutez, monsieur Allan, étant donné que vous êtes tout nouveau dans ce ministère, pourquoi ne pas nous dire que ce serait une chose formidable, que vous avez une obligation morale et que vous êtes disposé à le faire. Ensuite, je pourrais dire au ministre que vous êtes un type formidable!

M. Allan: J'espère que vous le lui direz, quelle que soit ma réponse. Selon le ministère, le soutien des ponts est une responsabilité qui incombe au propriétaire du pont.

Cela ne signifie pas que nous n'aidions pas à fournir des aides à la navigation convenables, comme les installations radars et autres, afin d'offrir des meilleurs systèmes de gestion du trafic maritime dans la région. En conclusion, selon nous, c'est au propriétaire du pont que revient la responsabilité de ce genre de construction reliée au pont.

Le vice-président: Monsieur Forrestall, puis-je poser une courte question supplémentaire?

Même sans en être propriétaire, si le pont est situé dans des eaux relevant de votre compétence, vous avez certainement le pouvoir d'émettre des règlements afin d'assurer que les ponts

[Texte]

are properly fended. So I am not sure I think that response is adequate.

Mr. Allan: Perhaps.

Mr. Auger: Could I say a word on that, Mr. Chairman?

The Vice-Chairman: Of course.

Mr. Auger: As much as I can recall, the position of the department on that is that the department has the application of a few statutes to take care of; one of them is the Navigable Waters Protection Act which has as an object to protect the navigation of ships within waterways and shipping lanes. I do not know if it is the one you had in mind, Mr. Chairman, but . . .

The Vice-Chairman: I was thinking of Lévis, for example, *Le Pont de Québec*.

Mr. Auger: Oh, yes. No, no, no; the Navigable Waters Protection Act entails the National Harbours Board, for one, but also the Department of Transport to protect navigation lanes. That is to keep the ships away, as much as practicable, from the obstacles, one of which may be the piers of some bridges. Now I am not too sure, and maybe that could be checked, but I do not know that this gives us, NHB or Transport Canada Marine any powers to regulate on fendering of a bridge. But that is my humble opinion, Mr. Chairman.

The Vice-Chairman: Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Just in a sense to come back to it, this problem—a potentially serious problem—exists in a number of jurisdictions from one end of Canada to the other. The problem is common; frequently the resolution is not. Notwithstanding the official position of the department . . . generally explained as being they are not responsible, that other authorities are responsible and they must assume responsibility—there is an obligation, I think, for somebody to take some initiative. I know some money has been provided for a clearer definition of the problem from an engineering point of view, and that there is a considerable body of evidence being built up within the department. But I just wonder if it is now not time for some authority like the marine administrator to invite officials from other authorities to come together to sit down and discuss it and see if there is not an initiative that the federal authority could take.

If an incident occurs and we lose life on the Amer and the Kay Bridge across Halifax, and given the virtual tripling of the activity going in and out of Bedford Basin over recent months, if it happens the public is not going to be overly concerned about the niceties of whose responsibility it is. If it is suggested to them that nobody is doing anything until that question is resolved, then I think there will be some moral justification for outright rage and anger. We are lucky; we are very, very fortunate. I just leave that as a proposition: could some initiative be taken to bring these various authorities together to display some leadership?

Mr. Allan: I think that is a positive suggestion and a constructive one. I think we will take that under advisement

[Traduction]

soient convenablement protégés. Alors je ne pense pas que cette réponse soit suffisante.

M. Allan: Peut-être.

M. Auger: Monsieur le président, puis-je dire un mot sur la question?

Le vice-président: Bien sûr.

M. Auger: En autant que je m'en souviennne, la position du ministère sur la question, c'est qu'il doit voir à l'application de quelques lois, dont la Loi sur la protection des eaux navigables, qui a pour objectif la protection de la navigation maritime dans les voies maritimes et sur les routes de navigation. Monsieur le président, j'ignore si c'est à cela que vous pensez, mais . . .

Le vice-président: Je pense au pont de Québec, à Lévis, par exemple.

M. Auger: Oh oui. Non, non, non; la Loi sur la protection des eaux navigables oblige la Commission des ports nationaux, mais aussi le ministère des Transports à protéger les routes de navigation. Ceci, dans le mesure du possible, afin de tenir les navires éloignés des obstacles, comme les piliers de certains ponts. On pourrait vérifier la chose, mais je ne suis pas sûr que cela ne confère aucun pouvoir au Conseil des ports nationaux ou à l'Administration canadienne du transport maritime de réglementer la protection des ponts. Toutefois, c'est là mon humble opinion, monsieur le président.

Le vice-président: Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Pour revenir à cela, ce problème—qui peut devenir grave—existe dans plusieurs juridictions d'un bout à l'autre du pays. C'est un problème commun, mais la solution ne l'est pas. Je pense qu'il y a une obligation pour que quelqu'un prenne une certaine initiative et ce, en dépit de la position officielle du ministère voulant généralement qu'il n'est pas responsable, que la responsabilité incombe à d'autres compétences et que celles-ci doivent assumer cette responsabilité. Je sais que, du point de vue d'ingénierie, on a fourni certains fonds pour en arriver à une définition plus claire du problème et le ministère a recueilli un ensemble considérable de preuves. Toutefois, je me demande si le moment n'est pas venu pour qu'une instance comme l'Administration du transport maritime invite les représentants d'autres instances à se réunir afin de discuter et de voir si le gouvernement fédéral peut prendre une initiative.

S'il se produisait un incident avec perte de vie sur les ponts Amer et Kay à Halifax, étant donné que le trafic maritime a presque triplé dans le bassin de Bedford au cours des derniers mois, le cas échéant le public sera peu préoccupé de ces questions de responsabilité. Si on lui laisse entendre que personne ne fait rien tant que cette question ne sera pas résolue, alors je pense que la colère sera moralement justifiée. Nous avons de la chance, énormément de chance. J'en fais une proposition: Pourrait-on prendre l'initiative de réunir ces diverses instances afin de les amener à faire preuve d'initiative?

M. Allan: Je pense que c'est là une suggestion positive et constructive. Je pense que nous l'étudierons afin de voir si nous

[Text]

and see whether we can proceed with that. I think it is a positive suggestion; I agree with you that if that kind of an incident were to occur, then that is a very serious question indeed.

• 1210

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, I have one final question. It is directed, perhaps, more at you because it has to do with the *Ocean Ranger* inquiry and the work of that commission which in fact is under the Privy Council.

Because of the nature of it—and it is a \$13 million or \$14 million inquiry . . . and since we are not able to monitor it ourselves or sit and hear the evidence, it might be useful if the committee, through the marine administrator and his officials, might not find some way to get access to the evidence as it is being presented. Those of us who have a continuing interest in that study might better understand the background as we go through it, and not have to sit down in three or four years' time and try to assimilate massive documentation all at once.

I do not know whether it is possible to . . .

The Vice-Chairman: Mr. Forrestall, I would think the transcripts of the testimonies are being kept; surely, Transport Canada has received several copies. I would not want you to photostat them all, because it would be a bulk; but those copies surely could be made available, on request, to any member of this committee.

Mr. Allan: If those transcripts are available, then certainly they could be.

The Vice-Chairman: I am sure they are.

Mr. Allan: I have not seen any myself, personally; but if they are available, they certainly could be made available to the committee.

The Vice-Chairman: If you do not have them, you should have them.

Mr. Allan: Yes, I agree.

Mr. Forrestall: But the department is monitoring it.

Mr. Allan: Yes.

Mr. Forrestall: You will have counsel there, full time.

Mr. Allan: We have a person, yes.

Mr. Forrestall: Then I, for one, would like to have whatever is available on a continuing basis.

Mr. Allan: Yes.

Mr. Forrestall: Frequently, when we get these studies, they are 27 inches high, and the monumental task of trying to sit down and go through it, so as to better understand the nature of the recommendations, is not always simple for us.

Mr. Allan: Yes, agreed.

Mr. Forrestall: Thank you very much. Thank you, Mr. Allan.

[Translation]

pouvons lui donner suite. La suggestion est positive et je conviens avec vous que si ce genre d'incident se produisait alors le problème deviendrait vraiment très grave.

M. Forrestall: J'ai une dernière question, monsieur le président. Elle s'adresse peut-être davantage à vous, car elle touche l'enquête sur l'*Ocean Ranger* et les travaux de cette commission, qui relève en fait du Conseil Privé.

Étant donné la nature de cette enquête—et son coût de 13 à 14 millions de dollars—et comme nous ne pouvons la surveiller nous-mêmes, ni y siéger et y entendre les témoignages, il serait peut-être utile que par l'intermédiaire de l'administrateur du transport maritime et de ses collaborateurs, le Comité ait accès aux témoignages reçus. Ceux d'entre nous qui ont un intérêt continu dans cette étude seraient mieux en mesure d'en comprendre le contexte au fur et à mesure et n'auraient pas à étudier toute une masse de documents d'un coup dans trois ou quatre ans.

J'ignore si c'est possible de . . .

Le vice-président: Monsieur Forrestall, je pense bien que l'on conserve la transcription des témoignages et Transports Canada en a sûrement reçu plusieurs copies. Étant donné leur volume, je ne vous demanderai pas de tous les photocopier, mais tous les membres du comité pourraient certainement y avoir accès sur demande.

M. Allan: Si ces transcriptions existent, alors ils pourraient certainement y avoir accès.

Le vice-président: Je suis sûr qu'elles sont disponibles.

M. Allan: Je ne les ai pas vues personnellement, mais si elles sont disponibles, il va sans dire qu'elles pourront être mises à la disposition du Comité.

Le vice-président: Si vous ne les avez pas, vous devriez les avoir.

M. Allan: Oui, je suis d'accord.

M. Forrestall: Toutefois le ministère en a le contrôle.

M. Allan: Oui.

M. Forrestall: Vous avez un conseiller juridique à plein temps.

M. Allan: Oui, nous avons une personne sur place.

M. Forrestall: Alors, pour ma part, je voudrais recevoir tout ce qui est disponible de façon permanente.

M. Allan: Oui.

M. Forrestall: Souvent, lorsque nous recevons ces études, c'est une pile de documents haute de 27 pouces; c'est une tâche monumentale et pas toujours facile que de lire tout cela afin de mieux comprendre la nature des recommandations.

M. Allan: En effet, j'en conviens.

M. Forrestall: Merci beaucoup, monsieur Allan.

[Texte]

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Forrestall. Finally, Mr. Skelly.

Mr. Skelly: I have just two questions, and I guess I will go back to one I asked before on search and rescue. The other thing was some comments for my own edification about the Port of Saint John, New Brunswick.

Over a period of time, people have been raising concerns that the volume of material put through that port has been dropping, and the occasional winter grain shipments seem to be just a question of convenience.

There seems to be a concern from many people in that area, if the volume drops much more and if something is not done to ensure a continuous throughput there, they are going to lose investment in infrastructure, the rail system behind it is going to be weakened, and eventually they may find themselves out of business in terms of a competitive position.

Can you make some comments on whether that perception is correct; that in fact the volume is dropping in that port, and the use of that port as a convenience rather than allocating a volume of grain shipment is going to cause a detrimental effect on the connecting rail system and other infrastructure supporting the port?

Mr. Auger: Mr. Chairman, regarding the wheat shipments, say, comparing 1981 to 1982, for the period between January and August of each year, the figure for 1981 is 288,000 tonnes, and the figure for 1982 is 400,000 tonnes.

Basically, we are quite happy about that, because regarding wheat moving through the Port of Saint John, the figures speak for themselves. However, to paint you a fair picture of the situation, the overall tonnage of the Port of Saint John has been down somewhat this year compared to 1981. This is primarily attributable to the pressing economic conditions, the recession.

More specifically for Saint John, a good part of that is attributable to the decrease in activity in the Irving refinery, which is one of the biggest refineries east of Ontario. For instance, they are operating right now at one-third of capacity; so we are experiencing a 75% decrease in crude oil import in the Port of Saint John, and conversely, a 16% decrease in fuel oil and also a decrease of about 42% in gasoline movement. This is the greatest contributor to the decrease of traffic in the Port of Saint John. There is also a decrease of about one third, 33%, in the... general cargo and this is concerning us to a great extent in the National Harbours Board. We are co-operating right now with all of the pressure groups there—the Saint John Port Development Commission... There is a group called The Group of Concern, which is basically made up of a group of unions, including the ILA, but also a couple of railway unions, that we are working with, to try to assess the situation, the reasons why the cargo is going down. We know that it is the economic conditions but we also know that perhaps in getting together like that we will find ways to improve the situation. This is certainly our objective, Mr. Chairman, and we are working hard at it.

[Traduction]

Le vice-président: Merci, monsieur Forrestall. Nous passons finalement à M. Skelly.

M. Skelly: Je n'ai que deux questions et je reviendrai à celle que j'ai posée tout à l'heure sur la recherche et le sauvetage. Il y a aussi certain commentaires, pour ma propre information, sur le port de Saint-Jean au Nouveau-Brunswick.

Depuis un certain temps, les gens s'inquiètent de ce que le volume de marchandises transitant par ce port a diminué et que les livraisons occasionnelles de grains divers ne semblent être qu'une question de commodité.

Si les activités continuent à diminuer et si l'on ne fait rien pour soutenir l'activité, bon nombre de résidents de la région craignent que les sources investies dans l'infrastructure ne soient perdues, que le système ferroviaire soit affaibli et qu'un jour ils ne soient plus capable de supporter la concurrence.

Pensez-vous que cette vision des choses soit exacte? Est-ce que le volume des transactions diminue? Est-ce que le fait d'utiliser le port lorsque c'est commode plutôt que de lui allouer un volume fixe de transactions aura un effet néfaste sur le réseau ferroviaire et des autres infrastructures desservant le port?

M. Auger: Monsieur le président, au sujet des envois de blé, si l'on compare la période de janvier—août 1981 et la période correspondante de 1982, le volume se chiffrait à 288,000 tonnes dans le premier cas et à 400,000 tonnes, dans le second.

Fondamentalement, nous en sommes très satisfaits. Car en ce qui touche le transit de blé par le port de Saint-Jean, les chiffres parlent d'eux-mêmes. Toutefois, pour vous donner une description juste de la situation du port de Saint-Jean, le tonnage général a diminué un peu par rapport à 1981. Cette situation s'explique surtout par les difficiles conditions économiques, la récession.

Pour Saint-Jean, cela s'explique plus spécifiquement en bonne partie par le ralentissement des activités de la raffinerie Irving, l'une des plus importantes à l'est de l'Ontario. Par exemple, présentement elle fonctionne au tiers de sa capacité; nous connaissons donc une diminution de 75 p. 100 des importations de brut dans ce port, une diminution également en ce qui concerne le mazout, et une autre diminution d'environ 42 p. 100 dans le transit d'essence. Ce secteur est le plus grand responsable de la diminution du trafic dans le port de Saint-Jean. On constate aussi une diminution d'environ un tiers du transport de marchandises générales et cela nous touche dans une grande mesure au Conseil des ports nationaux. Actuellement, nous coopérons avec tous les groupes de pression de là-bas, «*La Saint John Port Development Commission*»... Il y a un groupe qui s'appelle «*The Group of Concern*» surtout composé de syndicats, y compris l'AID, mais aussi de quelques syndicats ferroviaires, avec lesquels nous travaillons afin d'évaluer la situation et les raisons de la diminution du volume de marchandises. Nous savons que c'est dû à la conjoncture économique, mais nous savons également que peut-être en nous réunissant nous trouverons des façons d'améliorer la situation. Monsieur le président, c'est certainement là notre objectif et nous y travaillons fort.

[Text]

• 1215

The Vice-Chairman: Your last question, Mr. Skelly.

Mr. Skelly: I would like to clarify that. The basic situation, as I understand it, is not so much tonnage up and down. Overall, the perception is that the tonnage is down and that part of it is attributable certainly to the downturn—forest products are down, fuel is certainly down, and it may be a long-term structural change in the sense that some of that might not come back because of changes.

The grain tonnage is really winter shipments on a convenience basis, and since it is not a continuous flow all year round, if enough of that cargo is diverted through other ports down the road, the rail system behind it may not be as effective. Therefore, that in turn may affect the port, the long-term viability of that port. Is that perception correct, that there is a serious problem that could be...? Possibly one thing that could assist it is the allocation of year-round volume in order to maintain the viability of the whole port.

Mr. Auger: I think the perception you are talking about is the perception that was conveyed to us by The Group of Concern I was mentioning earlier in my response.

Presently our marketing people are sitting down with them to try to find out what are the real reasons for that decrease in traffic. Is it going to be a permanent one or is it just attributable to the present economic conditions?

However, I would like to add that the Canadian Pacific Railway, which is the one that is most concerned with the movement of wheat as well as the movement of containers in and out of Saint John, has to be very much interested in maintaining a good railway between central Canada and the Port of Saint John because that is the most important element in connecting the Port of Saint John and also in transporting their business to and from the Port of Saint John. So, really, just based on pure basic logic, I do not see why the allegations I have heard from The Group of Concern would stand. But we are investigating that and will probably have a better idea when we are through the investigation.

Mr. Skelly: One more very short one.

The Vice-Chairman: That is only because you are a friend.

Mr. Skelly: Okay, for whatever reason... The question that goes to the search and rescue thing and follows on what Mr. Siddon has been saying, there is the interdepartmental report that was developed. But in addition to that, there has been an implication that there was an evaluation of resource deployment along the coast of British Columbia, and what I cannot determine... Statements by the Minister of National Defence would have indicated that a team made up of DND and coast guard representatives did tour the coast of British Columbia. They did make some judgments about the type of resources

[Translation]

Le vice-président: Ce sera votre dernière question, monsieur Skelly.

M. Skelly: Je voudrais des précisions. Si j'ai bien compris la situation, le problème n'est pas tellement la fluctuation du tonnage, mais, selon l'impression générale, sa diminution, qui est certainement en partie attribuable au ralentissement économique, la production forestière est à la baisse, celle du pétrole également, ce qui peut entraîner à long terme des modifications de structure, car certains secteurs ne reviendront peut-être jamais comme auparavant à cause des changements intervenus.

Pour le tonnage de grains, il s'agit vraiment d'envois d'hiver pour des raisons de commodité; comme ce n'est pas un volume régulier à longueur d'année, si une trop grande partie de ces marchandises est dirigée vers d'autres ports, le système ferroviaire qui le rend possible ne sera peut-être pas aussi efficace. Cela peut par voie de conséquence nuire à la rentabilité à long terme de ce port. Est-il vrai de dire que cela peut créer de graves problèmes dans l'avenir? Ce qui pourrait éventuellement aider le port serait d'allouer un certain volume à longueur d'année afin d'en maintenir la rentabilité générale.

M. Auger: Je pense que vous nous rapportez ici exactement ce qu'a dit «*The Group of Concern*», auquel j'ai fait allusion tout à l'heure.

Présentement, nos responsables de la commercialisation discutent avec ce groupe afin d'essayer de découvrir quelles sont les raisons réelles de cette diminution du trafic. Sera-t-elle permanente ou est-elle seulement attribuable aux conditions économiques actuelles?

Toutefois, je voudrais ajouter que le Canadien Pacifique, l'une des parties les plus visées par le transport de blé ainsi que le transport de conteneurs transitant par le port de Saint-Jean, a tout intérêt à maintenir un bon système ferroviaire entre le Canada central et le port de Saint-Jean, car c'est le lien le plus important qui relie à ce port et qui permet le transport des marchandises en direction et en provenance de ce port. Donc, vraiment, en me basant sur la simple logique, je ne vois pas comment les allégations du «*Group of Concern*» peuvent tenir debout. Toutefois nous faisons enquête et nous aurons probablement une idée plus claire lorsqu'elle sera terminée.

M. Skelly: Une autre petite question.

Le vice-président: C'est seulement parce que vous êtes un ami.

M. Skelly: Très bien, quelle qu'en soit la raison... Au sujet de la recherche et du sauvetage, pour faire suite aux propos de M. Siddon, il existe un rapport interministériel. Toutefois, en plus de cela, on a laissé entendre qu'il y avait eu une évaluation du déploiement des ressources le long de la côte de la Colombie-Britannique, et ce qui n'est pas clair... des déclarations du ministre de la Défense nationale semblent laisser entendre qu'une équipe, composée de représentants du ministère de la Défense nationale et de la garde côtière, aurait visité la côte de la Colombie-Britannique. Ils ont porté certains jugements sur

[Texte]

that were available and the deployment of those resources—one particular aspect was helicopter deployment—and they were to report back last September. What I am asking at this point, I am a little confused as to whether or not we are talking about the same thing, is in fact that interdepartmental report a separate thing from the study of resources and deployment?

• 1220

One further thing is that Mr. Lamontagne has written a letter, which I presume is based on that deployment evaluation, in which he says there is not going to be further helicopter deployment along the coast. That letter is about two weeks old. I wish I had brought it today.

What I cannot quite determine is exactly what studies we are talking about. The issue is being fogged. The interdepartmental committee report is under evaluation and is going to be released, along with the government response.

What about that evaluation on deployment of equipment? Is that part of that study? Will that be dealt with—and the statement about the use and deployment of helicopters?

Mr. Allan: I do not know the specific answer to that, but I will ask Admiral Collier to respond.

Mr. Collier: Mr. Chairman, I think there are basically the three studies. There is the analysis report that has been done, chaired by Mr. Cross. It is the primary and major one. About the same time that was being formulated, we in the coast guard and DND felt we should take an independent look—this was for our own use, basically . . . at what we had on the west coast and whether it could be improved. This study we were doing was done by two officers. It was being done at exactly the same time as the Cross report. We have received the report on that one, which was delivered in September. A lot of correlation is required with the Cross study, and a number of the recommendations they have made are paralleled in the Cross study. We are working with DND now, having got the Cross study, to put the two together so we will end up with a cohesive document in the end.

The third study you spoke about was a DND study, to which I am not privy, on the allocation of air resources. They did one a few years ago which we had copies of. I know they have been doing another one; I have been informed of it; but we have not to my knowledge received a copy of their air resource report insofar as search and rescue are concerned.

So those are the three studies that are going on at this particular time. The Cross report, as far as we are concerned, is with DND, for them to release whenever the initial organization aspects are sorted out so that these can be announced at that time; and I believe Mr. Allan spoke about that a little earlier.

[Traduction]

le type de ressources disponibles et leur déploiement—en particulier les hélicoptères—et ils devaient faire rapport en septembre dernier. Je n'y vois pas très clair et je voudrais savoir si nous parlons de la même chose si en fait ce rapport interministériel n'est pas le même que l'étude des ressources et de leur déploiement?

Il convient également de signaler que M. Lamontagne a écrit une lettre, il y a deux semaines environ, dans laquelle il dit qu'il n'y aura pas d'autre déploiement d'hélicoptères le long de la côte. Je présume qu'il s'est fondé sur cette évaluation du déploiement. Je n'ai malheureusement pas cette lettre en main aujourd'hui.

Je ne comprends pas au juste de quelles études nous parlons. La situation est un peu obscure. Le rapport du comité interministériel fait actuellement l'objet d'une évaluation et il sera divulgué en même temps que la réponse du gouvernement.

Qu'en est-il de cette évaluation du déploiement d'équipement? Fait-elle partie de cette étude? A-t-on l'intention d'en traiter? Et qu'en est-il de cette déclaration au sujet de l'utilisation du déploiement d'hélicoptères?

M. Allan: Je ne peux pas donner de réponse précise à cette question, mais peut-être que l'amiral Collier peut le faire.

M. Collier: Monsieur le président, je pense qu'il existe trois études. La première et la plus importante est l'analyse qu'a effectuée le groupe de travail guidée par M. Cross. À peu près au même moment, où cette étude s'effectuait, nous, à la garde côtière et à la Défense nationale, avons décidé d'effectuer un examen indépendant—pour notre propre gouverne—de la situation de l'équipement sur la Côte ouest et des possibilités d'amélioration. Deux officiers ont été chargés de cette tâche. Cette étude a été effectuée au même moment que le rapport Cross. Nous avons reçu ce rapport en septembre. Il convient d'effectuer la corrélation avec le rapport Cross. Certaines des recommandations qu'ont formulées nos deux officiers trouvent leur équivalent dans le rapport Cross. Depuis que le rapport Cross nous a été transmis, nous collaborons avec la Défense nationale pour essayer de concilier ces deux études et en faire un document cohérent et unique.

Vous avez également mentionné une troisième étude qui a été effectuée par la Défense nationale sur la répartition des ressources aériennes. Malheureusement, je n'en connais pas les détails. Une étude semblable avait été faite il y a quelques années et nous en avons déjà des exemplaires. Je sais que la Défense nationale travaille à une nouvelle étude. On me l'a dit. Mais en autant que je sache, nous n'avons pas reçu d'exemplaires de son rapport sur les ressources aériennes eu égard à la recherche et au sauvetage.

Telles sont les trois études qui nous intéressent à l'heure actuelle. À notre avis, le rapport Cross relève du ministère de la Défense nationale et c'est ce ministère qui devra prendre la décision de le divulguer une fois qu'il aura réglé tous les aspects de l'organisation initiale. Il me semble que M. Allan en a parlé un peu plus tôt.

[Text]

Mr. Skelly: There is just one thing in your statement that concerns me: that this thing again has been studied to death and yet the thought that you would take a major report that affects the deployment of those resources, that involves tremendous efforts by volunteers, and you would take up the input, you would develop the recommendations, and then you would announce the government program for readjustment at the same time as you released the report, without allowing people to provide some input on how you develop the perceptions—what I wonder is why that would not be put out for comment before you actually moved ahead with it.

Mr. Collier: Well, it has always been our policy when we receive a report and it is issued, that we would like to have an initial response. Now, it does not necessarily mean the details, and if you will notice, the report that was issued yesterday on the *Hudson Transport* gives the initial response on how we view the recommendations that are made. It does not necessarily mean that the action has been taken in every case.

But we do endeavour, when we put a report out, to issue the report with some comment as to what our reaction might be. We feel we would like people to have an idea of how we see the recommendations, in the light of circumstances. But I will say that we have held on to the DND-Coast Guard study on the west coast in light of the recommendations, a number of which are paralleled in the Cross report—none are in opposition; there are different ones; but a great number of them are in parallel.

The Vice-Chairman: Mr. Allen, I want to thank you for appearing before us. For someone who has only been in his position for 23 days—I think I speak for the committee—I think you have managed to learn a great deal, and your comments I found most promising, especially in what you had to say about a merchant marine. I want to thank you and your colleagues for appearing today.

• 1225

I will adjourn the meeting until 9.30 a.m. Tuesday, November 30, 1982, when the Hon. Jean-Luc Pepin, Minister of Transport, will be appearing before our committee in our usual room.

[Translation]

M. Skelly: Il y a une chose qui me préoccupe dans ce que vous venez de dire. Cette situation a été étudiée, plus qu'à fond, mais vous utilisez un rapport important sur le déploiement de ces ressources, un rapport qui est le fruit d'efforts considérables de la part de bénévoles, pour formuler des recommandations, pour annoncer un programme gouvernemental de rajustement au moment où vous le divulguez, sans permettre à qui que ce soit l'occasion de donner son avis sur la manière dont vous êtes arrivés à vos conclusions. Ce que j'aimerais savoir, c'est pourquoi vous avez décidé d'agir unilatéralement sans prendre l'avis de personne.

M. Collier: Nous avons toujours eu pour politique de faire connaître notre réaction première à tout rapport publié, sans entrer nécessairement dans les détails. Par exemple, nous avons donné notre avis sur les recommandations formulées dans le rapport sur le Hudson qui a été publié hier. Cela ne veut pas dire pour autant que nous prenions chaque fois des mesures concrètes.

Mais nous essayons, chaque fois qu'un rapport est publié, de donner quelques indications sur nos réactions éventuelles. Nous voulons donner au public une idée de ce que nous pensons des recommandations, compte tenu des circonstances. Nous avons attaché un grand intérêt à l'étude effectuée par la Défense nationale et la garde côtière sur la situation sur la côte ouest à la lumière des recommandations, dont un certain nombre trouvent leur équivalent dans le rapport Cross. Ces deux rapports ne formulent aucune recommandation contradictoire. Certaines sont différentes, mais dans l'ensemble elles vont dans la même direction.

Le vice-président: Monsieur Allan, j'aimerais vous remercier d'être venu comparaître devant nous. Je sais que vous occupez ce poste depuis 23 jours seulement et je pense parler au nom de tous les membres du Comité en vous félicitant d'avoir réussi à accumuler autant de connaissances en aussi peu de temps. Vos propos me semblent prometteurs, surtout en ce qui concerne la possibilité de la marine marchande. J'aimerais vous remercier, vous et vos collègues d'être venus comparaître devant nous aujourd'hui.

Nous nous réunirons de nouveau le mardi 30 novembre 1982 à 9h 30. Nous accueillerons alors l'Honorable Jean-Luc Pepin, ministre des Transports qui viendra comparaître devant notre comité dans la salle habituelle. La séance est levée.



*If undelivered, return COVER ONLY to
Canadian Government Printing Office,
Supply and Services Canada,
45 Sacré-Coeur Boulevard,
Hull, Quebec, Canada, K1A 0S7*

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à
Imprimerie du gouvernement canadien,
Approvisionnement et Services Canada,
45, boulevard Sacré-Cœur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7*

WITNESSES—TÉMOINS

From the Department of Transport:

Mr. Alastair W. Allan, Administrator, Canadian Marine
Transportation Administration;
Mr. M. Brennan, Deputy Administrator, Canadian Marine
Transportation Administration;
Mr. A. Collier, Commissioner, Canadian Coast Guard;
Mr. J. Auger, Acting Chairman, National Harbours Board;
Mr. J. Clavelle, Director, Ports and Harbours.

Du ministère des Transports:

M. Alastair W. Allan, administrateur, Administration
canadienne du transport maritime;
M. M. Brennan, administrateur adjoint, Administration
canadienne du transport maritime;
M. A. Collier, commissaire, Garde côtière canadienne;
M. J. Auger, président intérimaire, Conseil des ports
nationaux;
M. J. Clavelle, directeur, Ports et Hâvres.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 85

Tuesday, November 30, 1982

Chairman: Maurice A. Dionne

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 85

Le mardi 30 novembre 1982

Président: Maurice A. Dionne

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on*

Transport

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des*

Transports

RESPECTING:

Supplementary Estimates (B) 1982-83: Votes 1b, 10b,
35b, 45b, 50b, 55b, 60b, 65b and 80b under
TRANSPORT

CONCERNANT:

Budget supplémentaire (B) 1982-1983: crédits 1b, 10b,
35b, 45b, 50b, 55b, 60b, 65b et 80b sous la rubrique
TRANSPORTS

APPEARING:

The Honourable Jean-Luc Pepin
Minister of Transport

COMPARAÎT:

L'honorable Jean-Luc Pepin,
Ministre des Transports

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

First Session of the
Thirty-second Parliament, 1980-81-82Première session de la
trente-deuxième législature, 1980-1981-1982

STANDING COMMITTEE ON
TRANSPORT

Chairman: Maurice A. Dionne

Vice-Chairman: Pierre Deniger

Berger	Ellis
Blaikie	Flis
Bockstael	Hargrave
Campbell (<i>LaSalle</i>)	Harquail
Corriveau	La Salle

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Maurice A. Dionne

Vice-président: Pierre Deniger

Messrs. — Messieurs

MacBain	Nowlan
McDermid	Siddon
McKnight	Skelly
McRae	Turner—(20)

(Quorum 11)

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 65(4)(b)

On Monday, November 29, 1982:

Mr. McDermid replaced Mr. Mayer;
Mr. Skelly replaced Mr. Benjamin.

On Tuesday, November 30, 1982:

Mr. La Salle replaced Mr. Forrestall;
Mr. Hargrave replaced Mr. Gass;
Mr. McRae replaced Mr. Corbin.

Conformément à l'article 65(4)b) du Règlement

Le lundi 29 novembre 1982:

M. McDermid remplace M. Mayer;
M. Skelly remplace M. Benjamin.

Le mardi 30 novembre 1982:

M. La Salle remplace M. Forrestall;
M. Hargrave remplace M. Gass;
M. McRae remplace M. Corbin.



MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, NOVEMBER 30, 1982

(128)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 10:10 o'clock a.m. this day, the Chairman, Mr. Dionne (*Northumberland—Miramichi*), presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Blaikie, Bockstael, Deniger, Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Ellis, Flis, Hargrave, Harquail, La Salle, McDermid, McRae, Nowlan, Siddon, Skelly and Turner.

Other Member present: Mr. Robinson (*Burnaby*).

Appearing: The Honourable Jean-Luc Pepin, Minister of Transport.

Witnesses: From the Department of Transport: Mr. Arthur Kroeger, Deputy Minister; Mr. Gordon Sinclair, Administrator, Canadian Air Transportation Administration; Mr. Alastair Allan, Administrator, Canadian Marine Transportation Administration and Mr. Nick Mulder, Administrator, Canadian Surface Transportation Administration.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference, dated November 8, 1982, relating to the Supplementary Estimates (B) for the fiscal year ending March 31, 1983. (*See Minutes of Proceedings, Tuesday, November 16, 1982, Issue No. 80*).

By unanimous consent, the Committee considered Votes 1b, 10b, 35b, 45b, 50b, 55b, 60b, 65b and 80b under TRANSPORT.

The Minister and the witnesses answered questions.

At 12:40 o'clock p.m., the Committee adjourned until 3:30 o'clock p.m., Thursday, December 2, 1982.

PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 30 NOVEMBRE 1982

(128)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 10h10 sous la présidence de M. Dionne (*Northumberland—Miramichi*) (président).

Membres du Comité présents: MM. Blaikie, Bockstael, Deniger, Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Ellis, Flis, Hargrave, Harquail, La Salle, McDermid, McRae, Nowlan, Siddon, Skelly et Turner.

Autre député présent: M. Robinson (*Burnaby*).

Comparait: L'honorable Jean-Luc Pepin, ministre des Transports.

Témoins: Du ministère des Transports: M. Arthur Kroeger, sous-ministre; M. Gordon Sinclair, administrateur, Administration canadienne du transport aérien; M. Alastair Allan, administrateur, Administration canadienne du transport maritime et M. Nick Mulder, administrateur, Administration canadienne du transport de surface.

Le Comité reprend l'étude de son Ordre de renvoi du 8 novembre 1982 portant sur le Budget supplémentaire (B) pour l'année financière se terminant le 31 mars 1983. (*Voir Procès-verbal du mardi 16 novembre 1982, fascicule n° 80*).

Du consentement unanime, le Comité étudie les crédits 1b, 10b, 35b, 45b, 50b, 55b, 60b, 65b et 80b sous la rubrique TRANSPORTS.

Le ministre et les témoins répondent aux questions.

A 12h40, le Comité suspend ses travaux jusqu'au jeudi 2 décembre 1982, à 15h30.

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

[Texte]

Tuesday, November 30, 1982

• 1011

The Chairman: Order, please. We are resuming consideration of our order of reference relating to Supplementary Estimates (B) for the fiscal year ending March 31, 1983.

Gentlemen of the committee, according to the subcommittee report this morning we shall be considering all the votes relating to transport. These are Vote 1b, Departmental Administration Program; Votes 10b and 35b, Marine Transportation Program; Votes 45b, 50b and 55b, Air Transportation Program; and Votes 60b, 65b and 80b, Surface Transportation Program.

Now the proper procedure is to start with Vote 1b and consider the votes separately however, in the interests of efficiency, if there is unanimous consent of the committee, we will consider all of the votes together. Is that agreed?

Some hon. Members: Agreed.

TRANSPORT

A—Department—Departmental Administration Program	
Vote 1b—Departmental Administration—Operating expenditures	\$2,153,000
A—Department—Marine Transportation Program	
Vote 10b—Marine Transportation—Operating expenditures	\$1,230,571
Vote 35b—Payment to National Harbours Board	500,000
A—Department—Air Transportation Program	
Vote 45b—Air Transportation—Operating expenditures	\$3,156,000
Vote 50b—Air Transportation—Capital expenditures	\$1,144,300
Vote 55b—Air Transportation—The grant listed in the Estimates and contributions	\$5,524,300
A—Department—Surface Transportation Program	
Vote 60b—Surface Transportation—Operating expenditures	\$1,124,000
Vote 65b—Surface Transportation—The grant listed in the Estimates and contributions	115,793,000
Vote 80b—Payments to VIA Rail Canada Inc.	\$133,500,000

The Chairman: This morning we have the pleasure of having the minister with us. Welcome, Mr. Minister. With him are the Deputy Minister, Mr. Arthur Kroeger; the air administrator, Mr. Gordon Sinclair; the surface administrator, Mr. Nick Mulder, and the marine administrator, Mr. Alastair Allan. Welcome, all of you. Mr. Minister, do you wish to make an

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

[Traduction]

Le mardi 30 novembre 1982

Le président: À l'ordre, s'il vous plaît. Nous reprenons l'étude de notre Ordre de renvoi se rapportant au budget supplémentaire B pour l'année financière se terminant le 31 mars 1983.

Messieurs, conformément au rapport du sous-comité ce matin, nous étudierons tous les crédits se rapportant au transport. Il s'agit du crédit 1b, Programme de l'administration centrale; des crédits 10b et 35b, Programme des transports par eau, des crédits 45b, 50b et 55b, Programme des transports aériens et des crédits 60b, 65b et 80b, Programme des transports de surface.

La façon normale de procéder veut que nous commençons par le crédit 1b et que nous étudions les crédits séparément. Cependant, afin de procéder de façon plus efficace, si nous avons le consentement unanime du comité, nous étudierons tous les crédits ensemble. Les membres du comité sont-ils d'accord?

Des voix: D'accord.

TRANSPORTS

A—Ministère—Programme de l'administration centrale	
Crédit 1b—Administration centrale—Dépenses de fonctionnement	\$2,153,000
A—Ministère—Programme des transports par eau	
Crédit 10b—Transports par eau—Dépenses de fonctionnement	\$1,230,571
Crédit 35b—Paiement au Conseil des ports nationaux	\$500,000
A—Ministère—Programme des transports aériens	
Crédit 45b—Transports aériens—Dépenses de fonctionnement	\$3,156,000
Crédit 50b—Transports aériens—Dépenses en capital	\$1,144,300
Crédit 55b—Transports aériens—Subvention inscrite au budget et contributions	\$5,524,300
A—Ministère—Programme des transports de surface	
Crédit 60b—Transports de surface—Dépenses de fonctionnement	\$1,124,000
Crédit 65b—Transports de surface—Subvention inscrite au Budget et contributions	\$115,793,000
Crédit 80b—Paiements à VIA Rail Canada	\$133,500,000

Le président: Ce matin nous avons le plaisir d'avoir comme témoin le ministre. Nous lui souhaitons la bienvenue. Le ministre est accompagné de M. Arthur Kroeger, le sous-ministre, de M. Gordon Sinclair, administrateur des transports aériens, de M. Nick Mulder, administrateur des transports de surface et de M. Alastair Allan, administrateur des transports

[Texte]

opening statement or do you wish the committee to go immediately to questioning?

Hon. Jean-Luc Pepin (Minister of Transport): I would like to, Mr. Chairman, but my distinguished colleagues do not like me to do that, so I will not.

The Chairman: Then we will have Mr. Nowlan make the opening statement. Mr. Nowlan, please.

Mr. Nowlan: Thank you, Mr. Chairman. I am glad to see the minister and his officials here. I am going to ask several questions on airports and airport policy and I am glad to see my friend, Mr. La Salle, here. Undoubtedly, he will have a few questions on Quebecair and the beguiling proposal, as I call it, to your counterpart in Quebec.

My first question, Mr. Chairman, will give time for the officials to dig up the information; I am going to switch to another subject and then come back to it. When the air administration officials were here a couple of weeks ago, I asked for a table on the frequency of use of the 60 airports which had control towers, and I do not believe I have received it. That was really basically going to be my first question. Perhaps the officials could dig that up because I just cannot believe that DOT does not have a table showing the use of airports with control towers. Obviously I will come to the report, and I was sort of considering it as a stimulus to a point in suggesting that the bottom 10 airports of the 60, because of frequency, were being considered by the minister for either a closure of the airport tower or reduced hours. Now I do not have that, Mr. Minister, and, frankly, I would like it before I pursue questions on that element. Are your officials able to give that as I ask you another question?

Mr. Pepin: Mr. Sinclair might answer for himself, but in a general . . .

Mr. Nowlan: Mr. Sinclair is the person I put the question to and, granted, it was only two weeks ago.

Mr. Pepin: He is working on it.

Mr. Nowlan: Well, you cannot kid me, Mr. Minister.

• 1015

Surely, on your desk, you must have a table on the 60 airports. Mr. Dubin had the table of the pilots on the airports that were not the big-60 airports. You must have on your desk, as part of that report recommending certain changes, the frequency of use of those airports. That is what I am asking.

The Chairman: Mr. Sinclair.

[Traduction]

par eau. Nous vous souhaitons tous la bienvenue. Monsieur le ministre, voudriez-vous faire une déclaration d'ouverture ou voulez-vous que l'on passe immédiatement aux questions?

L'honorable Jean-Luc Pepin (ministre des Transports): J'aimerais bien faire une déclaration, monsieur le président, mais mes collègues distingués n'aiment pas que j'en fasse et c'est la raison pour laquelle je n'en ferai pas.

Le président: Alors nous demanderons à M. Nowlan de faire la déclaration d'ouverture. Monsieur Nowlan, vous avez la parole.

M. Nowlan: Merci, monsieur le président. Je suis heureux de voir le ministre et ses hauts fonctionnaires ici. Je poserai plusieurs questions concernant les aéroports et la politique en matière d'aéroports et je suis heureux de voir que mon ami M. La Salle est ici également. Il aura sans aucun doute quelques questions à poser au sujet de Québécoir et de la proposition séduisante, séduisante est bien le mot, que vous faites à votre homonyme québécois.

Ma première question, monsieur le président, donnera aux fonctionnaires le temps de chercher les renseignements. Je passerai à une autre question et j'y reviendrai par la suite. Lorsque les hauts fonctionnaires de l'administration aérienne témoignaient ici il y a quelques semaines, je leur ai demandé de nous présenter un tableau de la fréquence d'utilisation des soixante aéroports ayant des tours de contrôle et je ne crois pas avoir encore reçu un tel tableau. C'est en fait ma première question. Les hauts fonctionnaires pourraient peut-être essayer de trouver celui-ci car je ne peux pas croire que le ministère des Transports n'a pas de tableaux indiquant la fréquence d'utilisation des aéroports possédant des tours de contrôle. Je reviendrai au rapport, ce qui me pousse à demander si le ministre a étudié la possibilité soit de fermer la tour de contrôle, soit de réduire les heures d'utilisation, aux dix aéroports les moins fréquentés de ces soixante. J'aimerais donc disposer de ce tableau avant de poser des questions à cet égard. Vos hauts fonctionnaires peuvent-ils me fournir celui-ci pendant que je pose une autre question?

M. Pepin: M. Sinclair pourra sans doute répondre lui-même, mais de façon générale . . .

M. Nowlan: M. Sinclair est la personne à qui j'ai adressé la question ici même si il n'y a de cela que deux semaines.

M. Pepin: Il travaille à vous fournir ce document.

M. Nowlan: Vous ne pouvez pas me duper de cette façon, monsieur le ministre.

Vous devez avoir sur votre pupitre un tableau des 60 aéroports. M. Dubin avait un tableau qui portait sur les pilotes des aéroports qui n'étaient pas parmi les 60 grands aéroports. Vous devez certainement avoir sur votre bureau, dans le cadre de ce rapport qui recommande certains changements, quelque chose concernant la fréquence d'utilisation de ces aéroports. C'est ce que je vous demande.

Le président: Monsieur Sinclair.

[Text]

Mr. Nowlan: If you do not, you are more negligent than I thought.

Mr. Gordon Sinclair (Administrator, Canadian Air Transportation Administration, Transport Canada): Mr. Chairman, a couple of weeks ago, Mr. Nowlan asked for a rather detailed report on the usage of the towers at 60 airports. That is quite a substantial task, because in order to break that down, we have to, in fact, break it down by the hours of the day the towers are used and by the frequency of aircraft movements at those individual locations.

At that time, I indicated to him no report had been made. So in effect, in response to his question, we are having to come up with a tabular presentation of some depth and some significance.

I regret to say I do not have the information today in the form he requested at that time.

Mr. Nowlan: Mr. Chairman . . .

Mr. Pepin: Mr. Nowlan, may I say a few words on that subject?

Mr. Nowlan: I hope you say something more than that, yes.

Mr. Pepin: First of all, I think the public and the members of this committee will agree it is really the responsibility of Transport Canada to be efficient, to be productive, and consequently, not to keep in the different airports personnel who are not needed. I think we agree with that.

I made a number of speeches to the effect the demand for expenditures in the field of transport is so high—and members know that, because very often, they reflect these demands—notwithstanding the fact that we get more money—and Transport Canada has had a good record of getting more money from the government as a whole—unless we recycle what I call the old funds to the best of our ability, we will not do our work, and we will be found wanting.

Having said that, I have seen a number of those charts, illustrative of what the member has in mind.

Mr. Nowlan: Mr. Dubin had them in his report, Mr. Minister. In the Dubin report, Mr. Dubin had as an appendix, I think, from the CALPA peoples: the frequency of use, broken down between commercial, non-commercial, DND and private, prop and jet, for all the airports that were not control towers. Now, surely if the CALPA organization can produce the type of table appended to Mr. Justice Dubin's report, I just do not accept the blarney that Transport Canada, in considering closing or reducing hours of the control-tower airports, does not have right now some type of survey that shows the frequency of use, whatever definitions you use to define the use, you can lay before this committee. I just do not believe that. Otherwise, how could you even consider closing any airport towers?

[Translation]

M. Nowlan: Sinon, vous êtes encore plus négligent que je ne le pensais.

M. Gordon Sinclair (administrateur, transports aériens, Transports Canada): Monsieur le président, il y a deux semaines, M. Nowlan demandait un rapport assez détaillé sur l'usage des tours de contrôle à 60 aéroports. Il s'agit là d'une tâche assez considérable puisque nous devons indiquer les différentes heures du jour au cours desquelles les tours sont utilisées; nous devons également indiquer la fréquence des mouvements d'aéronefs à ces différents aéroports.

Je lui ai indiqué qu'aucun rapport n'avait été fait. Ainsi donc, en réponse à sa question, nous devons établir un tableau assez complet.

Je regrette de dire que je n'ai pas aujourd'hui les renseignements dans la forme qu'il me demandait.

M. Nowlan: Monsieur le président . . .

M. Pepin: Monsieur Nowlan, pourrais-je dire quelques mots à ce sujet?

M. Nowlan: J'espère que vous pourrez donner plus de renseignements que cela.

M. Pepin: Tout d'abord, le public et les membres du comité seront d'accord pour dire que Transports Canada doit être efficace et productif et par conséquent qu'il ne doit pas garder dans différents aéroports du personnel inutile. Je crois que nous sommes d'accord là-dessus.

Comme je l'ai dit dans de nombreux discours, la demande de fonds dans le domaine des transports est tellement importante, et les députés le savent, puisqu'ils se font l'écho de ces demandes, la demande donc est tellement grande en dépit du fait que les fonds sont toujours plus importants et que Transports Canada s'est vu allouer de plus en plus d'argent—la demande est donc si grande qu'à moins de recycler au mieux les fonds que nous avons déjà, nous ne pourrions pas faire notre travail et nous serons critiqués.

Cela dit, j'ai vu un certain nombre de tableaux qui illustrent la question dont parle le député.

M. Nowlan: M. Dubin avait de tels tableaux dans son rapport, monsieur le ministre. En effet, en annexe au rapport Dubin, il y a un tableau au sujet du personnel de CALPA; il y avait des tableaux concernant la fréquence d'utilisation pour les aéronefs commerciaux et non commerciaux, pour ceux du ministère de la Défense, pour les avions privés, les avions à hélices et les réactés et ceci pour tous les aéroports qui ne possèdent pas de tour de contrôle. Il est certain que si la CALPA peut fournir ce genre de tableaux, publiés en annexe au rapport Dubin, je ne vois pas comment Transports Canada, lorsqu'ils étudient la possibilité de fermer les tours de contrôle ou du moins d'en réduire les heures d'utilisation, n'ont pas à leur disposition une étude indiquant la fréquence d'utilisation de ces aéroports. Je ne vois pas comment ils ne pourraient pas soumettre une telle étude au comité. Cela dépasse ma compréhension. Si tel n'était pas le cas, comment pourriez-vous même songer à fermer des tours de contrôle?

[Texte]

Mr. Pepin: I have seen some cases. I have not seen all the 60 airports . . .

Mr. Nowlan: Can you show us what you have seen?

Mr. Pepin: I have simply seen sheets giving for different airports the number of movements on the hour.

Mr. Nowlan: Mr. Minister, I am interrupting you deliberately. Have you seen the table appended to Mr. Justice Dubin's report that sets it out nicely for Dawson Creek, Ecum Secum, every other little airport that does not have a control tower? It has the hours of use between commercial, non-commercial, jet, turbo prop and DND. There are about 120 airports listed there which do not have control towers.

They have that information appended to his report, and you are trying to tell me you do not have something more substantial for the control-tower airports on any definition you want to use?

The Chairman: Mr. Sinclair.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, I would like to point out to Mr. Nowlan the objective of this exercise was not to close towers at airports, but to . . .

Mr. Nowlan: I want to know what you have to base . . .

The Chairman: Just a moment, Mr. Nowlan. Let the witness answer, please.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, the purpose of this exercise was not to close towers, but to develop criteria for the commissioning or de-commissioning of towers. The essential amount of work done to date has been in the direction of examining criteria for doing that.

• 1020

Having come up with some initial criteria, the amount of work that has been done so far is to try it on selected airports to see what would happen with respect to those criteria.

Mr. Nowlan has asked us to do that for 60 towers; we are in the process of doing that. It is not completed at this point in time.

Mr. Nowlan: Can I ask Mr. Sinclair, Mr. Chairman, a very simple question. Is part of the criteria the frequency of use of the airport?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, yes, it is. It is the frequency of use broken down into each hour of the day.

Mr. Nowlan: Is it also broken down into commercial and non-commercial, jet and prop, and/or DND?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, again I repeat that Mr. Nowlan misstates what the direction of the study has been so far.

The direction of our study, I repeat, has been in the direction of establishing criteria based on the judgment and the experience of people within the Air Transportation

[Traduction]

M. Pepin: Je suis au courant de certains cas. Je n'ai pas vu les 60 aéroports . . .

M. Nowlan: Pourriez-vous nous montrer ce que vous avez vu?

M. Pepin: J'ai vu des documents, indiquant pour les différents aéroports le nombre de mouvements par heure.

M. Nowlan: Monsieur le ministre, je vous interromps de façon délibérée. Avez-vous vu les tableaux annexés au rapport Dubin et qui portent sur Dawson Creek, Ecum Secum, et tous les autres petits aéroports qui ne disposent pas de tours de contrôle? Ces tableaux indiquent les heures d'utilisation et la répartition entre aéronef commercial, non commercial, réacté, avions à hélices et avions du ministère de la Défense. On peut y trouver le nom de 120 aéroports qui ne disposent pas de tours de contrôle.

Ces renseignements sont annexés au rapport Dubin et vous n'allez quand même pas essayer de me faire croire que vous n'avez pas des renseignements plus importants dans le cas des aéroports disposant de tours de contrôle.

Le président: Monsieur Sinclair.

M. Sinclair: Monsieur le président, j'aimerais signaler à M. Nowlan que le but de cet exercice n'était pas de fermer les tours de contrôle aux aéroports, mais bien . . .

M. Nowlan: Je voudrais savoir sur quoi vous basez . . .

Le président: Un instant, monsieur Nowlan. Veuillez laisser le témoin répondre, s'il vous plaît.

M. Sinclair: Monsieur le président, le but de cet exercice n'était pas de fermer les tours de contrôle, mais bien d'élaborer des critères pour la mise en service ou le retrait de services de certaines tours de contrôle. Le travail qui a été réalisé jusqu'à présent a eu pour but d'étudier de tels critères.

Après avoir élaboré certains critères initiaux, nous avons travaillé jusqu'à présent afin d'appliquer ceux-ci à certains aéroports pour en tirer des conclusions.

M. Nowlan nous a demandés de procéder de la sorte dans le cas des 60 tours de contrôle. C'est ce que nous sommes en train de faire. Le travail n'est pas terminé à l'heure actuelle.

M. Nowlan: J'aimerais poser une très simple question à M. Sinclair, monsieur le président. Est-ce qu'un de ces critères est celui de la fréquence d'utilisation des aéroports?

M. Sinclair: Oui, monsieur le président, la fréquence d'utilisation pour chaque heure de la journée.

M. Nowlan: Le tableau indique-t-il également la répartition selon les avions commerciaux et non-commerciaux, les réactés et les avions à hélices et ceux du ministère de la Défense?

M. Sinclair: Monsieur le président, je le répète, M. Nowlan donne une très mauvaise idée de la direction de l'étude jusqu'à présent.

Notre étude jusqu'à présent, je le répète, vise à établir des critères en nous basant sur le jugement et l'expérience de personnes compétentes au sein de l'Administration du

[Text]

Administration. We are now at the point of trying those criteria out on various locations to see what would be the effect, of those particular criteria.

As I indicated to him when I was here a couple of weeks ago, we have not even yet begun consultations with interested parties, nor have we assessed all 60 airports. I do not know whether we even intended to assess all 60 airports; but that is what he has asked us to do, and that is what we shall do.

Mr. Nowlan: Mr. Sinclair, you come from the Harbours Board in the Marine Transportation Administration, and you were a very competent official there. You are relatively new with the Air Transportation Administration, but you must know that your predecessor minister, Otto Lang, three or four or five years ago had a proposal to close down air towers based on certain criteria, that you are trying to Mickey Mouse around and say that you have not yet defined. Then there were 15 suggested to be closed, and one of the elements of those criteria were frequency of use.

Now, are you not relying on that study, along with anything else you have done, to come up with your proposal to the minister today?

Mr. Pepin: What Mr. Sinclair probably wanted to say at this point—and I will say it for him—is that this subject of establishing criteria was not done in a very scientific fashion in the past, and he is trying to do it more scientifically now.

To come back to what I was saying, I have seen some of these sheets—and again, the purpose is not to close towers; the purpose is simply to assess the need for air controllers in the towers at any particular time of the day related, in the sheets that I have seen, essentially to the frequency of the use of the airport.

I do not think the member should be unnecessarily nervous on this particular subject because we have decided. I gave him an answer in the House which was extremely frank because at the time we were working on our next budget, as we usually do, and I stated at the time that we would do our best to bring efficiency in the system but he must not expect an overly dramatic action on our part.

We are going to do a very thorough job and a very decent one, if I may say so.

Mr. Nowlan: Okay. Then we will wind this up. Mr. Chairman, to the minister, from what you have said, I gather you are not in a position to make any decisions in the —ho!ho!—near future and/or when are you prepared to make a decision, if you are going to make one, about the closure of air traffic control towers?

Mr. Pepin: I just said that it would not be a dramatic thing for a diversity of reasons. One of them is simply a humanitarian disposition on the part of the department with respect to the controllers who are there. Another consideration is simply the fact that doing it in a very rapid fashion would create all kinds of problems of movement of these controllers from one

[Translation]

transport aérien. Nous appliquons à l'heure actuelle ces critères à différents endroits pour en connaître le résultat.

Comme je l'ai indiqué lorsque je me trouvais ici il y a deux semaines, nous n'avons pas encore commencé à consulter les parties intéressées et nous n'avons pas évalué les 60 aéroports. Je ne sais même pas si nous le ferons. Cependant il nous a demandé de le faire et c'est ce que nous ferons.

M. Nowlan: Monsieur Sinclair, vous nous venez du Conseil des ports nationaux, de l'Administration du transport maritime, et vous étiez un haut fonctionnaire très compétent. Vous êtes assez nouveau dans l'Administration des transports aériens, mais vous devez savoir sans doute que votre prédécesseur, M. Otto Lang, il y a trois, quatre ou cinq ans, avait proposé de fermer les tours de contrôle en se basant sur certains critères. Vous essayez de faire comme si ces critères n'existaient pas et vous dites que vous ne les avez même pas encore définis. A cette époque, on proposait de fermer 15 de ces aéroports et un des éléments, un des critères était la fréquence d'utilisation.

Voulez-vous dire que vous ne vous reposez pas sur cette étude pour faire vos propositions au ministre?

M. Pepin: Ce que M. Sinclair voulait sans doute dire, et je le dirai pour lui, c'est que l'établissement de ces critères n'avait pas été fait de façon très scientifique dans le passé et qu'il essaie de le faire de façon plus scientifique à l'heure actuelle.

Pour en revenir à ce que je disais, j'ai vu certains de ces documents et le but, je le répète, n'est pas de fermer les tours de contrôle. Le but est simplement d'évaluer le besoin de contrôleurs aériens dans ces tours à tout moment de la journée et ceci, en se basant sur la fréquence d'utilisation de l'aéroport.

Je ne crois pas que le député devrait s'effrayer inutilement de cette question. Je lui ai donné une réponse en Chambre qui était extrêmement franche car à l'époque nous travaillions à la rédaction de notre prochain budget, et je lui ai répondu que nous ferions de notre mieux pour que le système soit plus efficace. Le député ne devrait pas craindre que nous prenions des mesures draconiennes.

Nous allons faire un travail très complet et décent, si vous me permettez de m'exprimer ainsi.

M. Nowlan: Très bien. Nous allons donc en finir avec cette question. Monsieur le président, je m'adresse au ministre. D'après ce que vous venez de dire, je suppose que vous n'êtes pas à même de prendre des décisions dans un avenir rapproché! Quand alors serez-vous prêt à prendre une décision, si vous en prenez toutefois, au sujet de la fermeture des tours de contrôle?

M. Pepin: Je viens de dire qu'il ne s'agirait pas là d'une action draconienne de notre part et ceci pour différentes raisons. Tout d'abord, parce que le ministère a des sentiments humanitaires envers les contrôleurs qui travaillent dans ces tours. De plus, si l'on procède de façon très rapide, on provoque les déplacements de ces contrôleurs d'un aéroport vers un

[Texte]

airport to the other, from where the need is not as great to where the need is greater, and we have assessed—I have seen the figures—that this would be more expensive than the slow attitude, the relatively progressive approach to this problem over a longer period of time.

I think this is the attitude . . .

Mr. Nowlan: Are you going to follow, Mr. Chairman, to the minister, Mr. Justice Dubin's recommendation that regardless of what you do, when you do it, before you do it, you are going to consult with the aircraft industry and the public involved in the areas where there will be involvement depending on your position?

• 1025

Mr. Pepin: You were nice enough to pay a compliment to Mr. Sinclair, that he had been a good marine administrator. He will equally be, he is already, a good air administrator. Knowing him, he will not come to the minister unless he is satisfied that these things are done efficiently and with respect to the people involved and, number three, in great respect for safety, which is our dominating consideration.

Mr. Nowlan: I do not think I am going to get into the safety aspect, because that is covered by Mr. Justice Dubin and obviously will be a concern of any recommendation. I am going to switch to another element of your ministry, Mr. Chairman, which is the reason why I opened up the air administration problem and all the humanitarian generalities, which I think the minister sometimes personally believes but, as a minister, sometimes cannot quite carry out. Of course, that comes to our old friend VIA Rail and your July chop of 20% a year ago without any reference to the CTC, the House of Commons or anything. You were very humanitarian in doing that; dollars and cents were the disciple for your creed, not humanitarian reasons, so do not fool around with me on humanitarian reasons in terms of the air traffic control towers.

Coming to VIA Rail, these are my last questions in terms of subject matter. Mr. Minister, you have been here before—we will leave Mr. Sinclair alone, for a moment—and, Mr. Kroeger, you have been here before and you gave us an assurance, I think, the last time you were here that, come the summer, there would be a white paper on VIA Rail and come the fall there would be a VIA Rail act. We do not have either. What is the status of either one of those interesting documents?

Mr. Pepin: We had a discussion the other day in the committee, when I reported to you on the domestic air carrier policy, and I thought we had a general exchange of views then as to the agenda for this committee in months to come.

Mr. Nowlan: That, Mr. Minister, was a private meeting between . . .

Mr. Pepin: Yes, it was. That is why I referred to it cautiously, but I had the impression that the committee would be ready to look at that after Christmas. The paper is almost ready now. It has been corrected in terms of style and what

[Traduction]

autre et d'après les chiffres que nous avons, cela représenterait des frais plus élevés que si nous procédions de façon progressive au cours d'une plus longue période de temps.

Je crois que c'est l'attitude des . . .

M. Nowlan: Allez-vous, monsieur le ministre, suivre les recommandations du juge Dubin voulant que quelles que soient les initiatives prises par le ministère, vous consultiez au préalable les représentants de l'industrie aéronautique et le public des régions touchées?

M. Pepin: Vous avez été gentil envers M. Sinclair en le félicitant d'avoir été un bon administrateur du transport par maritime. Il sera également, et je peux dire qu'il l'est déjà un bon administrateur des transports aériens. D'après ce que je connais de lui, il ne me fera pas de proposition avant d'être sûr que celle-ci augmente l'efficacité, que les personnes touchées sont consultées et que l'aspect sécurité a été envisagé, ce qui est notre préoccupation principale.

M. Nowlan: Je ne parlerai pas de l'aspect sécurité, déjà couvert par le rapport Uubin et qui est évidemment une préoccupation au coeur de toute recommandation. Je passerai à autre chose, monsieur le président. Le ministre parle de raisons humanitaires, je pense qu'il y croit personnellement, mais qu'il ne peut pas toujours en tenir compte en tant que ministre. J'aborderai maintenant la question de VIA Rail et de la diminution il y a un an de 20 p. 100 des services offerts par VIA sans se rapporter à la CCT, à la Chambre des communes ou à quoi que ce soit d'autre. Il me semble que les considérations humanitaires ont été laissées de côté pour des questions de sous. Il ne faudrait par conséquent pas essayer de me tromper et de parler de raisons humanitaires lorsque l'on aborde la question des tours de contrôle.

Mes dernières questions porteront sur VIA Rail. Nous quitterons M. Sinclair pendant quelques instants et notre témoin sera M. Kroeger. Lors de votre dernière comparution, vous nous avez donné l'assurance qu'en été le ministère publierait un livre Blanc sur VIA Rail et qu'en automne la Loi sur VIA Rail serait débattue. Or, rien de ceci ne s'est produit. Où en sont les choses?

M. Pepin: Nous avons discuté de la question l'autre jour au comité lorsque j'ai fait un rapport au sujet de la politique concernant les transporteurs aériens de notre pays. Je crois que nous avons eu un échange de vues général sur l'échéancier du comité des transports au cours des prochains mois.

M. Nowlan: Il s'agissait d'une réunion privée entre . . .

M. Pepin: Oui, c'est vrai. C'est la raison pour laquelle j'en parle avec prudence; cependant j'avais l'impression que le comité serait prêt à étudier cette question après Noël. Le Livre blanc est presque terminé à l'heure actuelle. Il y a eu des

[Text]

not. Apparently it is presentable now. I have not read it yet. I am going to read it in the coming day or two and then we will send it to you.

Mr. Nowlan: Do you think there is a chance for us to read it before we see a VIA Rail bill?

Mr. Pepin: I will ask Geoff Seaborn—did you say before the bill?

Mr. Nowlan: Yes, before we see a bill.

Mr. Pepin: That is the whole purpose. We are not in a position to present a bill this year.

Mr. Nowlan: Let us accept the bill next year, but are we going to have a chance to see a white paper, or a blue paper, a green paper, a red paper on the VIA Rail passenger train situation in Canada or are we going to leave that to Don Macdonald?

Mr. Pepin: The answer is, yes. It will be called a discussion paper. As I have already indicated to the committee, it will include a number of discussion points, the most important of which will be Costing Order R-6313 and the movement that is taking place now towards fixed unit cost. That is a major development and, hopefully, we will see it before the Christmas holiday.

Mr. Nowlan: My last question, Mr. Chairman, because I am just about through in time, and I asked this question the last time you were here, Mr. Minister: Pending the discussion paper on VIA Rail, pending the VIA Rail bill and in awareness of the increasing deficits to VIA Rail, regardless of the 20% chop more than a year ago, can you give this committee any assurance that there will not be a further chop until we at least get the bill?

Mr. Pepin: I have always tried to avoid making an ironclad commitment on the subject, because I do not think it would be wise on my part to do that, but I have always said, I have said in the last six months, that this was not contemplated by us at this time. I think this is a good answer, hopefully good enough for the member from Halifax to accept.

The Chairman: Annapolis Valley—Hants.

Mr. Pepin: Annapolis Valley, sorry. I apologize for that—Nova Scotia, I should have said.

The Chairman: Thank you, Mr. Nowlan. Mr. Blaikie, followed by Mr. Harquail.

Mr. Blaikie: Mr. Chairman, I would like to ask the minister a question, two questions, really, about two concerns that are particular to Winnipeg of late. I know the minister is aware of the two concerns of Winnipeggers having to do with the intentions of the CNR. Both these concerns became public concerns within days of each other, the first one being the matter of CN considering the consolidation of its VIA repair work in the Pointe-Saint-Charles shops in Montreal, and the second one being the internal task force on CN that is

[Translation]

corrections de style etc. Il semblerait que le document est présentable à l'heure actuelle. Je ne l'ai pas encore lu, mais je le ferai dans un ou deux jours, après quoi nous vous en enverrons une copie.

M. Nowlan: Croyez-vous que nous pourrions prendre connaissance du Livre blanc avant que nous ne soyons saisis d'un bill sur VIA Rail?

M. Pepin: Je vais demander à Geoff Seaborn... avez-vous dit avant le projet de loi?

M. Nowlan: Oui avant.

M. Pepin: C'est là le but de l'opération. Nous ne sommes pas à même de présenter un projet de loi cette année.

M. Nowlan: Va pour le projet de loi l'année prochaine, mais pourrions-nous prendre connaissance du Livre blanc, ou bleu ou vert ou rouge sur la situation des services voyageur de VIA Rail au Canada ou allons-nous laisser cela au soin de Don Macdonald?

M. Pepin: La réponse est oui. Il s'agira d'un document de discussion. Comme je l'ai déjà indiqué au comité, cela comprendra différentes questions dont la plus importante sera l'ordonnance R-6313 d'établissement des coûts et la tendance actuelle des prix unitaires fixes. Il s'agit là d'un développement important et j'espère que nous pourrions en prendre connaissance avant les vacances de Noël.

M. Nowlan: Ma dernière question, monsieur le président, mon temps étant presque écoulé. J'ai déjà posé cette question à M. Pepin lors de sa dernière comparution. En attendant le document de discussion sur VIA Rail et le projet de loi, sachant également que VIA Rail connaît des déficits toujours grandissants en dépit de la suppression de 20 p. 100 du service l'année passée, pouvez-vous donner au comité l'assurance qu'il n'y aura pas d'autre élimination de service avant la présentation du projet de loi?

M. Pepin: J'ai toujours essayé d'éviter de m'engager de façon irrémédiable sur la question, ce qui ne serait pas sage de ma part. Mais j'ai toujours dit et je l'ai dit au cours des six derniers mois, que ce n'était pas ce que nous pensions faire à l'heure actuelle. Je crois que c'est une bonne réponse et j'espère qu'elle satisfait le député de Halifax.

Le président: De la vallée d'Annapolis—Hants.

M. Pepin: Je m'excuse. J'aurais dû dire de Nouvelle-Écosse.

Le président: Merci monsieur Nowlan. M. Blaikie, suivi de M. Harquail.

M. Blaikie: Monsieur le président, j'aimerais poser une question au ministre, plutôt deux questions, se rapportant à deux préoccupations concernant Winnipeg. Le ministre est au courant de ces deux préoccupations qu'ont les gens de Winnipeg et qui concernent les intentions du CN. Tout d'abord, le CN étudie la possibilité de consolider ses ateliers de réparation de VIA à Pointe Saint-Charles, à Montréal, deuxièmement, l'équipe spéciale de travail du CN étudie la possibilité de déplacer l'administration régionale du CN de Winnipeg à Edmonton.

[Texte]

considering moving CN's regional headquarters from Winnipeg to Edmonton.

• 1030

On the latter one first, Mr. Chairman, on September 29 of this year, the Minister of Employment and Immigration, Mr. Axworthy, is quoted as having said that if the CNR regional headquarters were to move out of Winnipeg, he would quit; he would resign his seat in the Cabinet—not his seat in the House of Commons, but resign his Cabinet seat—in protest. On the same day the minister made that statement, a letter went out from the office of the President of the CNR, Mr. LeClair, to the Minister of Transport in which the President of the CNR only says that it would be most unfair to assume, from the fact that this organizational study is going on, that Winnipeg will cease to be a regional headquarters. I find nowhere in the letter of September 29, from Mr. LeClair to the Minister of Transport the kind of assurances that would warrant anyone wanting to bet on the longevity of Mr. Axworthy's staying in the Cabinet.

So I am wondering whether or not the minister can say at this time, given that this letter of September 29 is the last communication that I am aware of between the President of the CNR and the Minister of Transport on this issue—because it is the only letter we can ever get from the minister whenever we ask him about this question—whether or not there has been any further instruction by the government to the CNR to the effect that this option is now not an option. Of the options the organizational task force internal to CN is considering, that is this option of moving the regional headquarters out of Winnipeg no longer an option, since it has been declared to be a political non-event by the Minister of Employment and Immigration?

Mr. Pepin: There are three aspects to that. I hope Mr. Axworthy will not have to resign anything that he has now; I will work as hard as I can to prevent that, because I think it would be very sad. I thought the letter was comforting. As far as I know from reading the papers and listening to Mr. Axworthy, it was accepted as such by the Premier of Manitoba, for example.

The second aspect of my answer is to talk about the study that is going on now for a possible—possible—reorganization of the division of labour among regions of Canada. I do not think, really, that I can, or anybody can, prevent CN from looking for the best possible administrative framework. I think this would be wrong. I think it is the responsibility of organizations, any one of them, even the House of Commons—we did it yesterday—to find out how it could be better organized, how it could be more efficient. So I do not think the government should give instructions to CN not to look for the best possible administrative structure. I think it would be unfair, indecent, to do that. So that is what they are doing. They have said the decision has not been made; they just want to know if there is a possibility of being more efficient in terms of the distribution of work among their different divisions.

[Traduction]

Commençons par cette deuxième question, monsieur le président. Le 29 septembre de cette année, M. Axworthy, ministre de l'Emploi et de l'Immigration, aurait dit que si l'administration régionale du CN devait quitter Winnipeg, il donnerait sa démission en tant que ministre du Cabinet en protestation contre une telle action. Il ne quitterait cependant pas son poste de député. Le même jour, M. LeClair, président du CN a envoyé une lettre au ministre des Transports. Dans cette lettre, le président du CN disait qu'il serait très injuste de penser, simplement à cause de cette étude d'organisation, que Winnipeg cesserait d'être un centre régional. Rien dans la lettre du 29 septembre de M. LeClair au ministre des Transports ne permet de tirer le genre d'assurance qui permettrait à quiconque de se prononcer sur la longévité de M. Axworthy comme ministre.

Chaque fois que nous parlons de cette question au ministre il se retranche derrière cette lettre. Pourrait-il me dire s'il y a eu d'autres instructions du gouvernement au CN permettant de penser que cette option n'en est plus une. Ne pense-t-on plus à la possibilité d'enlever les opérations de Winnipeg étant donné la déclaration politique du ministre de l'Emploi et de l'Immigration?

M. Pepin: Il y a trois aspects à cette question. J'espère que M. Axworthy ne devra démissionner d'aucun des postes qu'il occupe à l'heure actuelle; je ferai tout mon possible pour l'en empêcher car je crois que ce serait très triste. Je croyais que cette lettre pourrait vous réconforter. Pour autant que je le sache en lisant les documents et en écoutant M. Axworthy, les choses ont été acceptées telles quelles par le premier ministre du Manitoba, par exemple.

Dans la deuxième partie de ma réponse, j'aimerais discuter de l'étude qui est entreprise à l'heure actuelle, étude qui a pour but une réorganisation possible, je précise possible, de la répartition du travail parmi les différentes régions du Canada. Je ne crois pas que je puisse, pas plus que quiconque, empêcher le CN d'améliorer son administration. Cela ne serait pas juste. C'est la responsabilité des organisations, même de la Chambre des communes, d'essayer de trouver une façon de mieux s'administrer et d'être plus efficace. Donc je ne crois pas que le gouvernement devrait donner des instructions au CN et lui dire qu'il est impossible d'améliorer sa structure administrative. Ce serait injuste, indécent de procéder de cette façon. Le CN a étudié cette question et a dit que la décision n'avait pas encore été prise. Le CN essaie de trouver le moyen d'être plus efficace et étudie par conséquent la répartition du travail entre ses différentes divisions.

[Text]

Mr. Blaikie: Mr. Chairman, that is precisely my point.

Mr. Pepin: What Dr. LeClair said is that there was no intention, no possibility that there would be any reduction in the number of people working for CN at Winnipeg now. On the contrary, there was every possibility, every reason to believe that number would keep on growing.

• 1035

Mr. Blaikie: Mr. Chairman, that is precisely my point. Basically, the minister has contradicted Mr. Axworthy. He says that if the CN makes such a recommendation, they will not be allowed to proceed with it by Cabinet. That is what he said. Now you are saying that it is no business of the Cabinet to order the CN not to seek out what, in its view, it may regard as the best administrative structure.

Just on the second part of your answer about the general levels of employment—this is all that Mr. LeClair has deigned to speak about, and yourself—do not worry; the general number of jobs in Winnipeg with the CN will not go down. You never address yourself to specific jobs, like those jobs that would be involved in the removal of the regional headquarters from CN, or those jobs that would be involved through the removal of the coach work. These sorts of vague promises are not worth anything to anybody that has ever had anything to do with the railroad or, for that matter, with this government. We want something more specific, and, as far as I am concerned, you have put Mr. Axworthy's job on the line with your answer.

Mr. Pepin: Mr. Blaikie, if you look at the record after it is published, you will realize that I have said that it was not the business of the government to prevent CN from making studies as to the best way it could administer its work. That is what I said. Now, there is a difference between that and the decision as to whether Winnipeg should be a division or not. It may very well be that CN will decide not to make a change, but if CN decides to make a change and to eliminate Winnipeg as the centre for one of its divisions, yes, then indeed that would be a problem that I could take to Cabinet and uphold a decision on that subject. So there is a big difference between saying that they should not stop . . .

Mr. Blaikie: Well, do you stand by Mr. Axworthy's commitment then? If the CN made that kind of recommendation, it would not be allowed by Cabinet.

Mr. Pepin: That is Mr. Axworthy's view; that is what he is going to fight for, and the decision . . .

Mr. Blaikie: How do you feel about it?

Mr. Pepin: —of course, will be one for Cabinet to make. Before making a decision, I would like to say . . . well, first of all, I may not have to make that decision. I would prefer not to have to. It is always painful to make that kind of decision, and I do not think you can blame me for wanting to see the arguments that CN would give for wanting Winnipeg not to be the headquarters for one of its divisions. I want to see that. If they suggest such a possibility, they will most certainly accompany it by a whole series of demonstrations as to why it

[Translation]

M. Blaikie: Monsieur le président, c'est précisément ce que je veux dire.

M. Pepin: M. LeClair a dit qu'on n'avait pas l'intention et qu'il ne serait pas possible même de réduire le nombre de personnes qui travaillent pour le CN à Winnipeg à l'heure actuelle. Au contraire, il est fort possible et on a toute raison de croire que le nombre d'employés continuera à augmenter.

M. Blaikie: Monsieur le président, c'est exactement où je veux en venir. Le ministre a contredit Monsieur Axworthy. Il dit que si le CN fait une telle recommandation, on ne pourra pas l'adopter au Cabinet. C'est ce qu'il a dit. Maintenant, vous dites que le Cabinet n'a pas le droit d'empêcher le CN de chercher ce qui lui apparaît être la meilleure structure administrative.

Au sujet de la deuxième partie de votre réponse concernant le niveau global d'emploi, c'est tout ce dont M. LeClair a osé parler, et vous-même . . . N'ayez crainte, le nombre global d'emplois à Winnipeg, au sein du CN, ne baissera pas. Vous ne parlez jamais d'emplois précis, comme ceux qui seront touchés par le déménagement du bureau régional ou par l'élimination des travaux effectués sur les wagons. Ce genre de promesses vagues ne valent rien pour quiconque a déjà eu quelque chose à voir avec le chemin de fer ou même avec le gouvernement. Nous voulons quelque chose de plus précis, et je pense que vous avez compromis le poste de Monsieur Axworthy avec votre réponse.

M. Pepin: Monsieur Blaikie, si vous consultez le compte rendu après sa publication, vous constaterez que j'ai dit que le gouvernement n'avait pas le droit d'empêcher le CN d'effectuer des études sur la meilleure façon de diriger ses affaires. Voilà ce que j'ai dit. Maintenant, il y a une différence entre cela et décider si Winnipeg va devenir une division ou non. Il se peut fort bien que le CN décide de ne rien changer, mais s'il décide de changer et d'éliminer Winnipeg comme centre de l'une de ces divisions, alors là, c'est un problème que je pourrais porter à l'attention du Cabinet. Il y a donc une grande différence entre dire qu'il ne faut pas empêcher . . .

M. Blaikie: Alors, appuyez-vous l'engagement pris par Monsieur Axworthy; si le CN fait ce genre de recommandation, elle ne sera pas entérinée par le Cabinet.

M. Pepin: C'est le point de vue de Monsieur Axworthy; c'est ce qu'il va essayer de faire comprendre, et la décision . . .

M. Blaikie: Qu'est-ce que vous en pensez?

M. Pepin: . . . évidemment, c'est le Cabinet qui devra la prendre. Avant de prendre une décision, j'aimerais dire . . . D'abord, je n'aurai peut-être pas à me prononcer. Je préférerais ne pas avoir à le faire. C'est toujours difficile de prendre une telle décision, et je ne crois pas que vous puissiez me blâmer de vouloir attendre de voir les arguments que CN avancera pour justifier l'élimination de Winnipeg en tant que bureau régional de l'une de ses divisions. Je voudrais voir cela avant de décider. Si le CN présente une telle proposition, il va

[Texte]

is justified. I do not think you can blame me for wanting to see the argumentation for doing that before passing judgment on it.

Mr. Axworthy, of course, has a particular preoccupation in this matter and that is why he committed himself before the event, as I understand you.

Mr. Blaikie: Mr. Chairman, I will not go . . .

The Chairman: Mr. Blaikie, I hope that you are not going to pursue that line of questioning too far. I am having some procedural difficulties with it because I cannot find anything in the supplementary estimates relating to CN.

Mr. Blaikie: I intend to leave it right away, Mr. Chairman . . .

The Chairman: Thank you.

Mr. Blaikie:—and not go into the long list of things I would like to blame the minister for.

I wanted to question the minister about VIA Rail—this has already been brought up—particularly with regard to the question of whether or not the CN will be consolidating its VIA repair work in Montreal, as the CN has confirmed it is considering.

I have written to the minister about this, along with the Minister of Energy and Mines in Manitoba—we wrote him on September 24. I finally heard from him on November 10, and all I got then, Mr. Chairman, was a letter from Mr. LeClair to the Minister of Transport of September 29, in which the president of the CNR argues that those of us who are concerned about the transfer of VIA repair work from Winnipeg to Montreal ought not to be concerned because, after all, CN is spending a great deal of money at Transcona in the expansion of the wheel shop and in a program to build 300 wood-chip cars.

Now, I have said this in the House, I have said it elsewhere: the wheel shop program is almost completed; all it does is increase the productivity of the wheel shop. It does not produce any more jobs. So that does not compensate for any jobs that would be lost. With the transfer of coach work from Winnipeg to Montreal, and the 300 wood chip cars program would be finished now if it were not for the layoffs. It was only a year program to begin with.

• 1040

So what kind of garbage is it; to get a letter from the Minister of Transport telling me that I am supposed to be comforted—with the loss of some 230 jobs *ad infinitum*, year after year after year—by the existence of two programs that will be over by the end of 1983? Would you kindly explain how you have the nerve to put that forward as a reply to the concern of the people of Transcona and of Winnipeg about job losses as a result of what CN is considering doing?

Mr. Pepin: There are three things I know on the subject. The first one is that you cannot prevent change; you cannot arrest the world, *arrêter le monde*, simply to get on board. Change will always be with us. I thought you and your party

[Traduction]

certainement avoir toute une série d'arguments pour la justifier. Je ne pense pas que vous puissiez me blâmer de vouloir attendre cela avant de me prononcer sur la question.

Monsieur Axworthy a évidemment un intérêt particulier dans cette affaire, et c'est la raison pour laquelle il s'est engagé d'avance, si je comprends bien ce que vous me dites.

M. Blaikie: Monsieur le président, je ne vais pas . . .

Le président: Monsieur Blaikie, j'espère que vous n'allez pas aller trop loin avec ce genre de questions. Cela pose quelques difficultés de procédure en ce sens que je vois rien dans le budget supplémentaire qui se rattache au CN.

M. Blaikie: Je vais laisser tomber immédiatement, monsieur le président . . .

Le président: Merci.

M. Blaikie: . . . et je ne vais pas m'étendre sur la longue liste de choses pour lesquelles j'aimerais blâmer le ministre.

Je voulais poser une question au ministre au sujet de VIA Rail, elle a déjà été soulevée, particulièrement en ce qui concerne la décision que le CN envisage de prendre relativement au regroupement à Montréal des installations de travaux de réparation de VIA.

Le ministre de l'Énergie et des Mines du Manitoba et moi-même avons envoyé une lettre au ministre à ce sujet le 24 septembre. J'ai eu de ses nouvelles le 10 novembre et pour toute réponse, monsieur le président, j'ai reçu une lettre qu'avait envoyée M. LeClair au ministre des Transports le 29 septembre, dans laquelle le président du CN dit que ceux qui s'inquiètent du transfert des activités de réparation de VIA de Winnipeg à Montréal ne devraient pas s'inquiéter parce que, après tout, le CN dépense énormément d'argent à Transcona pour l'expansion de l'atelier de fabrication de roues et pour le programme de fabrication de 300 wagons de copeaux.

Maintenant, je l'ai dit à la Chambre, et je l'ai dit ailleurs: le programme d'expansion de l'atelier de fabrication de roues est presque terminé et il a seulement permis d'accroître la productivité de l'atelier. Il ne crée aucun nouvel emploi. Alors cela ne compense pas la perte d'emplois provoquée par le transfert des services de réparation des wagons de Winnipeg à Montréal, et le programme de fabrication de 300 wagons de copeaux serait déjà terminé maintenant n'eût été des mises à pied. Il s'agissait d'un programme d'un an seulement.

Alors, qu'est-ce que c'est que cela; une lettre du ministre des Transports me disant que je devrais être rassuré en ce qui concerne la perte définitive de quelque 230 emplois, puisqu'on avait mis en place deux programmes qui prendront fin d'ici la fin de 1983? Pourriez-vous bien m'expliquer comment vous pouvez avoir le culot de donner cela en réponse aux employés de Transcona et de Winnipeg au sujet de la perte d'emplois par suite des projets du CN?

M. Pepin: Je sais trois choses sur ce sujet. La première, c'est que vous ne pouvez pas empêcher les choses de changer; vous ne pouvez pas arrêter le monde. Les choses vont toujours changer. Je pensais que vous et votre parti aimiez particulière-

[Text]

were particularly keen about channelling change, but I do not see it very often these days. So change is going to be with us.

What I know about the subject is that there was still uncertainty, the last time I consulted on that, as to the workload of VIA, and they were not certain yet how much and where it would take place. I understand that the commitment CN has made, is to keep at Transcona the equivalent of the work that would have been there had VIA's repair work taken place there. In other words, CN will balance things between Pointe-Claire and Transcona in a way which is correspondent to the present amount of work going into those two places. That is my understanding of the present situation.

Mr. Blaikie: But, Mr. Chairman, what the minister does not seem to understand is, if that promise turns out to be true and they expand freight work, that does not help people who are sheet metal workers, people who are pipe fitters, people who are electricians, people who are machinists. All it means is that you will have a shop which will employ, in the main, carmen. There is nothing wrong with being a carman, but what happens to the diversity of skills that is presently the case in the CN shops and that will not be the case if you go ahead with this? This is what I am saying. That is why it is not comforting at all for you to say that CN will keep up employment levels in other areas. Do you see what I am talking about? It does not help the hundred or so guys who are going to lose their jobs as pipe fitters and sheet metal workers, et cetera.

As far as your remark about change is concerned—I know this is a cute little philosophical thing that the Liberals like to say about the NDP, that we are supposed to be for change—yes, we are for change: one of the things we would like to change out is you. But we are not . . .

Mr. Nowlan: Where is that on the estimates?

Mr. Blaikie: —for any change that comes out of the Liberal Party, whether . . .

The Chairman: Order, please.

Mr. Blaikie: —it is the Crow rate or whatever.

The Chairman: You have two minutes left, Mr. Blaikie.

Mr. Blaikie: I do not make any apologies for defending those things in Canadian society and in the Canadian transportation system which ought to be kept. If that means that I can be charged by the minister with being conservative in that respect, then that is fine. I am prepared to live with that rather than support the changes that you have in mind.

So, basically, you have admitted that they are going to consolidate their work in Pointe Saint-Charles; otherwise you would not be trying to comfort me because there would be nothing to be comforted about.

Mr. Pepin: I have not admitted anything. You place words in my mouth constantly. I have not admitted anything; I just said that CN would do its best to balance the workload at Transcona and at Saint-Charles in the balancing way that has been done in the past.

[Translation]

ment le changement, mais je n'en vois pas très souvent la preuve ces jours-ci. Alors, les choses vont continuer d'évoluer.

Ce que je sais, c'est que la dernière fois que j'ai consulté le CN à ce sujet, on n'était toujours pas certain de la charge de travail de VIA, et on ne savait toujours pas où elle serait acheminée. Je pense que le CN s'est engagé à conserver à Transcona l'équivalent du travail qui s'y serait effectué si le service de réparation de VIA fonctionnait là. En d'autres termes, le CN cherchera à équilibrer les choses entre Pointe-Claire et Transcona en fonction de la charge de travail actuelle répartie entre les deux endroits. C'est la façon dont je comprends la situation.

M. Blaikie: Mais, monsieur le président, ce que le ministre ne semble pas comprendre, c'est que, si cette promesse est mise à exécution et qu'on étend le service de réparation des wagons, cela ne va pas aider les tôliers, les soudeurs, les électriciens ou les outilleurs. Tout ce que cela veut dire c'est qu'on aura un atelier qui emploiera principalement des wagonniers. Il n'y a rien de mal à être wagonniers, mais qu'est-ce qui arrive de la polyvalence qui caractérise actuellement les ateliers du CN et qui n'existera plus si le projet est mis de l'avant? Voilà où je veux en venir. C'est pourquoi vous ne me réconfortez en rien en disant que le CN va conserver les niveaux d'emploi en d'autres secteurs. Comprenez-vous ce que je dis? Cela n'aide pas la centaine de personnes qui vont perdre leur emploi, les soudeurs, tôliers, etc..

Pour ce qui est de votre remarque au sujet du changement—je sais qu'il est facile pour les libéraux de s'en prendre aux néo-démocrates là-dessus, nous qui sommes censés être en faveur du changement—oui, nous sommes vraiment en faveur du changement et l'une des choses que nous aimerions voir changer, c'est vous. Mais nous ne sommes pas . . .

M. Nowlan: Où trouve-t-on cela dans le budget?

M. Blaikie: . . . en faveur de changements qui viennent du parti libéral, qu'il s'agisse . . .

Le président: À l'ordre, s'il vous plaît.

M. Blaikie: . . . du taux du Nid de corbeau ou quoi que ce soit.

Le président: Il vous reste deux minutes, monsieur Blaikie.

M. Blaikie: Je ne m'excuserai pas de défendre des choses de la société canadienne et dans le système de transport canadien, qui doivent demeurer en place. Si cela veut dire que le ministre peut m'accuser d'être conservateur, alors très bien. Je suis prêt à vivre avec cela plutôt que d'appuyer les changements que vous avez l'intention de faire.

Alors, essentiellement, vous avouez que le CN va regrouper son service de réparation à Pointe Saint-Charles; sinon, vous ne seriez pas là à tenter de me rassurer, parce qu'il n'y aurait pas de raison de le faire.

M. Pepin: Je n'ai rien avoué. Vous me mettez des mots dans la bouche constamment. Je n'ai rien avoué; j'ai simplement dit que le CN ferait de son mieux pour équilibrer la charge de travail entre Transcona et Saint-Charles comme il l'a fait par le passé.

[Texte]

Now, I am sorry; I should know all the details of that, but I do not. But, if my honourable friend is interested, I will try to get myself further informed in detail on that subject and will talk to him or write him a letter in the next couple of days to try to comfort him in a better way than I have up to now.

The Chairman: Thank you, Mr. Blaikie.

Mr. Harquail.

Mr. Harquail: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Minister, I want to begin by congratulating Mr. Sinclair—is the first opportunity I have... in his new responsibilities. And also

• 1045

Mr. Minister, I want to begin by congratulating Mr. Sinclair; it is the first opportunity I have had in his new responsibilities, and also Mr. Allan in his new duties. I had the opportunity to express these remarks to Mr. Mulder at a previous transport meeting. Together with the other good people you have with you, Mr. Minister—especially your Atlantic adviser—I want to wish these gentlemen well and look forward to working with them.

I want to move from the west coast and talk about the Atlantic region, Mr. Minister. Before I do get into specific topics, I wonder if you could advise the committee about the appointment of a new chairman of the Canadian Transport Commission?

Mr. Pepin: Well, it is coming. I have made a choice, and it is being discussed now with some of my colleagues and the Prime Minister. As far as I am concerned, I have made my choice; I am waiting just as my honourable friend is.

Mr. Harquail: Well, one of the areas I want to ask you about this morning—and you know it is a constant area of questioning from this member, Mr. Minister—has to do with air passenger service from northern New Brunswick to Fredericton, and to other capitals in the Atlantic region. I do not know in what way it will speed up the process to have a new chairman, or what effect he will have on the chairman who is responsible for the air side. But the recent decision with respect to servicing that part of New Brunswick that will enjoy the subsidy you referred to in your answer to me in the House, I would like to know how this is going to relate to an overall rationale to service the New Brunswickers in northern New Brunswick in total as to their accessibility to modern air passenger service to the capital, to Fredericton, and to other capitals—Halifax, Charlottetown, and St. John's?

Mr. Pepin: Well, my honourable friend has a lovely airport in his area, the airport of Charlo, which I visited a year or two ago; he has daily jet service to Montreal by EPA using Boeing 737. Of course, quite normally people of the region are looking for development for other routes for Charlo. One of them in particular, and the member just referred to it, would be east of Charlo. Recently EPA obtained from the CTC, as I recall, a

[Traduction]

Maintenant, je m'en excuse, mais je n'ai pas tous les détails. Mais, si cela peut intéresser l'honorable député, je vais tenter de me renseigner davantage sur la question et communiquer avec lui soit personnellement, soit par lettre, d'ici quelques jours pour tenter de le rassurer plus que je ne viens de le faire.

Le président: Merci, monsieur Blaikie.

Monsieur Harquail.

M. Harquail: Merci, monsieur le président.

Monsieur le ministre, je voudrais commencer par féliciter M. Sinclair—c'est la première fois que j'ai l'occasion de le faire depuis qu'il assume ses nouvelles fonctions.

Monsieur le ministre, je voudrais commencer par féliciter Monsieur Sinclair; c'est la première fois que j'ai l'occasion de le faire depuis qu'il assume ses nouvelles responsabilités, et j'aimerais féliciter également Monsieur Allan qui occupe aussi de nouvelles fonctions. J'ai fait les mêmes remarques à Monsieur Mulder lors d'une réunion antérieure des Transports. Aux autres fonctionnaires qui vous entourent, monsieur le ministre—spécialement à votre conseiller de l'Atlantique—je leur dit bonne chance, et j'ai hâte de travailler avec eux.

Je voudrais laisser la côte ouest et parler de la région de l'Atlantique, monsieur le ministre. Mais avant d'aborder des questions précises, pourriez-vous dire au comité ce qui arrive de la nomination d'un nouveau président de la Commission canadienne des transports?

M. Pepin: Bien, elle s'en vient. J'ai arrêté mon choix, et on est en train d'en discuter maintenant avec quelques-uns de mes collègues et le premier ministre. De mon côté, j'ai fait mon choix; j'attends simplement, comme l'honorable député.

M. Harquail: Eh bien, l'une des questions que j'aimerais vous poser ce matin—et vous savez que c'est une préoccupation constante de ma part, monsieur le ministre—porte sur le service de transport aérien voyageur depuis le nord du Nouveau-Brunswick jusqu'à Fredericton et à d'autres capitales de la région de l'Atlantique. Je ne sais pas comment la nomination d'un nouveau président va accélérer le processus ou quelle influence il va avoir sur le président chargé du transport aérien. Mais au sujet de la récente décision concernant le service dans cette région du Nouveau-Brunswick qui bénéficiera de la subvention dont vous m'avez parlé dans votre réponse à la Chambre, j'aimerais savoir comment cela va s'intégrer au programme global de service aux habitants du nord du Nouveau-Brunswick et à leur accès à un service de transport aérien voyageur moderne vers la capitale, Fredericton et d'autres capitales comme Halifax, Charlottetown et St. John?

M. Pepin: Eh bien, l'honorable député a un très bel aéroport dans sa région, celui de Charlo que j'ai visité il y a un an ou deux; il a un départ quotidien en Boeing 737 vers Montréal assuré par l'EPA. Évidemment, les gens de la région aimeraient qu'on établisse d'autres parcours pour Charlo. L'un d'entre eux en particulier, et le député en a justement parlé, serait vers l'est de Charlo. Dernièrement, l'EPA a obtenu de la

[Text]

permit for the development of an intra-regional airline called Air Maritime. It is really there that my old friend and his constituents should make the case for addition to the routes presently existing. That is what I can say.

He asks me what about subsidization for the development of these new routes. I must confess in all simplicity that there is no decision of government on the subject. I think the government is hesitating to open this box. I did not call it Pandora—this box, simply; that is, the box of developing more subsidies for the introduction of new routes in areas that are not profitable yet, the idea being that you would pay a subsidy for a period of time for development purposes. Government has not made up its mind on that. It is a subject that concerns us. It is a subject that I want to tackle very soon, but I have not done it yet.

There are two sides to it. One is positive; that is, that air transportation is with us. It will grow. It will reach a greater and greater number of communities, and in some cases it will not be possible unless it is supported with a bit of subsidization in the first place. The other argument—and the one against—is that if we start in that fashion, there is no way we are going to stop; it will become a major expenditure of the government, and some people are quite reluctant to do that. Very frankly, I admit I have not solved the discussion; nevertheless, I hope to go to Cabinet relatively soon with something.

• 1050

Mr. Harquail: Thank you, Mr. Minister.

Mr. Chairman, I want to get on to other areas and topics of transport in the area. There is no question we are satisfied with the efficiency of the airport you referred to at Charlo. We are happy with the service in Montreal, but it is also 500 miles from Charlo or the northern area to Halifax.

So that is what we are talking about. In 1982, most other Canadians in similar circumstances have access to some form, whether it is prop-driven or some form of air service, so it does not take two or three days to make a one-day trip. That is what we are talking about.

Could I ask you to request some officials in your department to give me a precise, up-to-date analysis of the situation as to what you referred to this morning with respect to possible subsidies?

You know we appeared before the CTC in New Brunswick. We felt those dollars being offered at that time should be applicable to New Brunswickers and not necessarily going to a firm outside New Brunswick. In that case, it was a firm from Quebec.

[Translation]

CCT, si je me souviens bien, un permis pour l'établissement d'une compagnie interrégionale appelée Air Maritime. C'est vraiment là que mon bon ami et ses électeurs devraient aller pour chercher à obtenir de nouveaux parcours. Je ne peux pas en dire davantage.

Il me demande ce qu'il en est des subventions pour l'établissement de ces nouveaux parcours. Je dois avouer en toute candeur que le gouvernement n'a pris aucune décision à ce sujet. Je pense que le gouvernement hésite à ouvrir cette boîte. Je n'ai pas parlé de la boîte de Pandore—simplement de la boîte; c'est-à-dire de permettre plus de subventions pour l'établissement de nouveaux trajets dans des régions qui ne sont pas encore rentables; le programme serait fondé sur le principe du paiement d'une subvention pour une période quelconque afin de permettre l'établissement de nouveaux parcours. Le gouvernement n'a pas encore pris de décision là-dessus. C'est une question qui nous préoccupe. C'est une question que je veux aborder très prochainement, mais je n'ai pas encore eu l'occasion de le faire.

Il y a deux côtés à cette question. Du côté positif, c'est que le transport aérien existe et qu'il va prendre de l'expansion. Il va atteindre de plus en plus de localités et, dans certains cas, cela ne sera pas possible à moins de quelques programmes de subventions pour commencer. Du côté négatif; c'est que, si nous commençons de cette façon, nous ne pourrons jamais nous arrêter cela va devenir un article de dépenses majeures du gouvernement, et certains hésitent énormément à se lancer dans un tel programme. Franchement, j'avoue que je n'ai pas réglé le problème; néanmoins, j'espère avoir quelque chose à présenter au Cabinet bientôt.

M. Harquail: Merci, monsieur le ministre.

Monsieur le président, j'aimerais aborder d'autres questions relatives au transport dans la région. Il ne fait aucun doute que nous sommes satisfaits de l'aéroport de Charlo dont vous avez parlé. Nous sommes heureux du service vers Montréal, mais il y a aussi 500 milles qui séparent Charlo ou la région du Nord et Halifax.

C'est de ça qu'on parle. En 1982, la plupart des autres canadiens, dans des circonstances analogues, ont accès à un service quelconque assuré par des avions à mécanisme propulseur ou autre, ce qui leur permet de ne pas mettre deux ou trois jours pour effectuer un voyage d'une journée. C'est de ça qu'on parle.

Pourrais-je vous demander de charger certains de vos fonctionnaires de me donner un rapport à jour de la situation en ce qui concerne les subventions éventuelles dont vous avez parlées ce matin?

Vous savez, nous avons comparu devant la CCT Nouveau-Brunswick. Nous avons dit que le financement qu'on nous offrait à ce moment-là devait profiter aux habitants du Nouveau-Brunswick et pas nécessairement s'appliquer à une entreprise de l'extérieur du Nouveau-Brunswick. Dans ce cas, il s'agissait d'une entreprise du Québec.

[Texte]

So I leave that problem for you this morning, with the hope perhaps Mr. Sinclair and some officials can focus on this problem and look at the files. I have been pursuing this now for more years than I would want to mention this morning, with the hope that between your ministry, CTC and the entrepreneurs, Air Maritime, who are prepared to offer the service if we cannot work out something reasonable and acceptable, that will, in the final analysis, provide this much-needed service. This is what we are looking for.

So, if I could get that assurance from you, I would like to move onto another . . .

Mr. Pepin: I have just a footnote. I am relatively sad, because as my friend knows, Mr. Harry Steele, the owner of EPA, was before the CTC recently with a project that would have separated EPA from Air Maritime and would have given them the possibility of developing Air Maritime faster. Apparently, he is not 100% satisfied with the decision he has made on that.

I do not know exactly how he is going to move; but I just want to tell my friend, Mr. Harquail, personally I applaud the objective of Mr. Steele, that giving a lot of attention to the intra-regional transportation system is really of the essence. I wish I could help him in realizing that objective, because I think it is a very worthwhile one.

Too often, regional carriers are more interested in finding ways to get out of the region they are supposed to serve. Not often enough are they really aggressive, dynamic, dedicated 120% to improving transportation within the region to which they are assigned.

The Chairman: If I may make another footnote, Mr. Harquail, I would like the minister to know that subject is near and dear to my heart as well.

Mr. Pepin: I know that.

The Chairman: Mr. Harquail.

Mr. Harquail: With that kind of support, I am sure, then, I will be receiving an up-to-date, detailed analysis of the situation to assist me in my own work, Mr. Minister, through your office from Mr. Sinclair, an update of what the facts are.

Mr. Minister, I wanted to also ask about the port report; that is, the one you commissioned in New Brunswick, the Fenco Report as to the status of all ports. When we might expect that report? Perhaps you could comment on the Port of Dalhousie, plans for expenditure there, now and in the immediate future.

As well, with respect to the Belldune port, I have two questions. When will there be a new president of National Harbours Board? Could you have your department find out about the allotment of funds for the construction of the new access road to the Belledune port, the one administered by NHB at Belledune?

Before he left, Mr. Franche had been working for some two years on that project; so therefore, I am interested to know who his replacement will be. I am interested to know about allotment of dollars from that corporation to construct that

[Traduction]

Alors, je vous laisse là-dessus, ce matin, en espérant que peut-être que M. Sinclair et quelques fonctionnaires se pencheront sur ce problème et étudieront la situation. Je travaille là-dessus depuis de nombreuses années, et je ne voudrais pas dire combien ce matin, en espérant qu'entre votre Ministère, la CCT et les entreprises Air Maritime qui sont prêts à offrir le service si nous n'arrivons pas à une solution raisonnable et acceptable, en espérant donc que les efforts concertés permettront en fin de compte de nous donner ce service dont on a tellement besoin. C'est cela qu'on demande.

Alors, si vous pouviez m'en donner l'assurance, je passerais à une autre . . .

M. Pepin: J'ai une petite note ici. Je suis navré, parce que comme mon ami le sait, M. Harry Steele le propriétaire de EPA a comparu devant la CCT dernièrement et lui a présenté un projet qui aurait séparé l'EPA de Air Maritime et permis ainsi un développement plus rapide de cette dernière. Il semblerait qu'il n'est pas tout à fait satisfait de la décision qu'il a prise à cet égard.

Je ne sais pas exactement ce qu'il va faire; mais je veux simplement dire à mon ami M. Harquail que, personnellement, j'appuie l'objectif de M. Steele qui est de mettre en valeur le système de transport intra-régional, comme il est essentiel de le faire. J'aimerais pouvoir l'aider à réaliser cet objectif, parce que je pense qu'il est très important.

Trop souvent, les transporteurs régionaux s'intéressent plus à trouver le moyen de quitter la région qu'à desservir sa population. Ils ne sont vraiment pas assez dynamiques et ne cherchent pas à améliorer le service de transport dans la région qui leur est assignée.

Le président: Si vous me permettez une autre remarque, monsieur Harquail, j'aimerais que le ministre sache que c'est un sujet qui me tient vraiment à coeur aussi.

M. Pepin: Je le sais.

Le président: Monsieur Harquail.

M. Harquail: Avec cet appui, je suis donc sûr de recevoir de la part de M. Sinclair, par l'entremise de votre bureau, monsieur le ministre, une analyse détaillée et à jour de la situation qui me permettra de faire mon propre travail.

Monsieur le ministre, je voulais également vous poser une question au sujet du rapport sur les ports; c'est-à-dire celui que vous avez commandé au Nouveau-Brunswick, le rapport Fenco sur la situation de tous les ports. Quand aurons-nous ce rapport? Vous pourriez peut-être nous parler du Port de Dalhousie, des projets de dépenses immédiats et très prochains.

En outre, j'ai deux questions au sujet du port Belldune. Quand aurons-nous un nouveau président du Conseil des ports nationaux? Pourriez-vous demander à votre Ministère de nous donner des détails sur le financement de l'aménagement d'une nouvelle voie d'accès au port Belldune, le port dirigé par le Conseil des ports nationaux à Belledune?

Avant de partir, M. Franche avait consacré quelques deux années à ce projet; alors, j'aimerais savoir qui va le remplacer. J'aimerais des détails sur l'affectation de fonds pour l'aménagement de cette voie d'accès au port dont on a tellement

[Text]

much-needed access road to the port, as well as anything you can tell me yourself, sir, or through Mr. Allan, about dollars to be allocated and expended for updating and providing the needs for the Port of Dalhousie, which comes under your ministry.

• 1055

I mean that port which is now shipping potatoes to Cuba. Ships of 50,000 tonnes to 75,000 tonnes are docking there for ore, and we are shipping fine newsprint from that modernized IP mill from Port Dalhousie to European markets. So with these brief facts I am sure the minister will agree with me as to the importance of these deep water ports and, of course, the parallel importance of allocating the necessary funds to upgrade them, to provide the equipment to keep them efficient, and to be able to meet the demands that are called upon them at those ports.

Mr. Pepin: I hope Mr. Allan has a detailed answer for Mr. Harquail on this subject.

On the question as to when the president of the Canada Ports Corporation, the former National Harbours Board, will be made known, again I have made my recommendation for both the chairman of the board and for the president. I am waiting for the normal Cabinet development to announce their nomination. The objective is to start on the new Canada Ports Corporation on January 1 and to have the board ready to go. In the two or three months following that, different ports of Canada will make their application to be called Local Ports Corporations, and will submit their applications on the number of criteria that they already know all about. So the system will get going in the coming months.

Mr. Harquail: Do you mean in that new structure, local people will be appointed to these boards?

Mr. Pelin: First of all, the local board has to be approved as a Canada port subsidiary by the national ports corporation. It has to be approved. It has to present its candidacy. It has to present its case. Once this is done, the national ports corporation gives the stamp of approval and, then, we constitute the local board. So, first we have to constitute the Canada Ports Corporation, and this will be done in the coming weeks.

Mr. Harquail: Thank you.

Mr. Pepin: Now, on the subject of Dalhousie, a New Brunswick port master plan is now being planned by an engineering consultant, Econosult, and this report is due in January 1983. My friend is aware that the department has inherited the responsibility of public works for a great number of ports. The first thing we did was to commission a number of studies—St. Lawrence in the Maritimes and what not—in order to know as much as one can, and in order, presumably also, to be selective, because we cannot develop all 500 ports equally. They are not all expected to become Prince Ruperts of the future. Mr. Allan, would you add to that the Dalhousie information?

The Chairman: Mr. Allan

[Translation]

besoin. Auriez-vous quelque chose à me dire, monsieur le ministre, ou monsieur Allan peut-être, en ce qui concerne l'argent qui sera attribué et dépensé pour l'amélioration et les besoins du port de Dalhousie qui est du ressort de votre Ministère.

Je parle du port qui expédie des pommes de terre à Cuba. Des navires de 50,000 à 75,000 tonnes s'arrêtent pour prendre du minerai et nous expédions du papier journal de l'usine moderne d'International Paper vers les marchés européens. Alors le ministre conviendra avec moi de l'importance de ces ports en eaux profondes et partant de l'importance du financement pour améliorer les installations et assurer leur efficacité et permettre de répondre à la demande.

M. Pepin: J'espère que M. Allan a une réponse détaillée pour M. Harquail à ce sujet.

Pour ce qui est de la nomination du président de la Société des ports canadiens, l'ancien Conseil des ports nationaux, j'ai fait mes recommandations quant au choix du président de la société et du président du conseil d'administration. J'attends que le Cabinet annonce leur nomination. L'objectif serait que la nouvelle société commence à travailler le premier janvier et que le conseil d'administration soit prêt à ce moment-là. Dans les deux ou trois mois suivant cette date, différents ports du Canada présenteront leur demande pour devenir des administrations locales de port, et leur demande sera fonction des critères qu'on connaît déjà. Alors le système devrait se mettre en marche dans les prochains mois.

M. Harquail: Est-ce que cela signifie que des gens locaux seront nommés au sein de ces administrations dans le nouveau système?

M. Pepin: D'abord, l'administration locale devra être approuvée à titre de filiale d'un port canadien par la société des ports nationaux. Il faut que cela soit approuvé. Il faut qu'elle présente sa candidature. Une fois que cela sera fait, la société des ports nationaux donne son approbation et, ensuite, l'administration locale est constituée. Alors, il faut d'abord constituer la société des ports du Canada, et cela va se faire dans les prochaines semaines.

M. Harquail: Merci.

M. Pepin: Maintenant, une firme de consultants, Econosult, est en train de mettre au point un plan directeur des ports du Nouveau-Brunswick, et on attend le rapport en janvier 1983. Mon ami sait que le ministère a hérité de la responsabilité des travaux publics pour un grand nombre de ports. La première chose que nous avons faite, c'est de commander l'exécution d'un certain nombre d'études—le St-Laurent dans les Maritimes et ainsi de suite—afin d'en savoir autant que possible et d'établir les priorités parce qu'on ne peut pas développer les 500 ports de la même façon. On ne doit pas s'attendre à ce que chacun devienne des Princes Rupert. Monsieur Allan, pourriez-vous nous faire le point sur le port de Dalhousie?

Le président: M. Allan.

[Texte]

Mr. Alastair Allan (Administrator, Canadian Marine Transportation Administration, Transport Canada): Yes. Mr. Chairman, with regard to Dalhousie, a number of improvements are in the planning phases. Some are in different stages of execution, and I will just go through them, if I may. As I have said, there is a number of improvements to the west wharf. There is the west wharf road improvement, some dredging improvements; there is an expanded shed for the International Paper Company, and there is an east wharf extension.

Now just dealing with the west wharf, the improvements there are estimated to be in the order of \$5 million to \$10 million—that is something of that order. And this is for improvements to the current wharf which has some loading restrictions on it. We are currently seeking approval to proceed with the necessary engineering studies to get that work under way.

With regard to the west wharf road improvements, these were completed in November of 1982 and the clean-up will be made next spring. With regard to dredging, that was delayed somewhat due to an environmental concern but it commenced in late summer and we will complete before the year is out.

The expanded shed for New Brunswick International Paper Company, we are seeking approval there to conduct the necessary engineering studies to get that work under way. With regard to east wharf extension, the total estimated cost is about \$15 million, and we are seeking authority there, again, for engineering studies. We expect the work to be completed early in 1983 and construction is expected to commence in the fiscal year 1984-1985.

• 1100

Mr. Harquail: Good. Mr. Chairman, I want to thank . . .

The Chairman: Mr. Harquail, I have to go to the next questioner now, because I have six people and we have only an hour and a half left.

Mr. Harquail: Have the 20 minutes expired? I thought each round was 20 minutes.

The Chairman: No; it was 15 minutes this morning in order to try to get everybody in, Mr. Harquail.

Mr. Harquail: I want to thank Mr. Allan for that very frank and detailed answer. Mr. Minister, I will hope to have an opportunity to come back about the highway strengthening program in New Brunswick, the Northeast Agreement and the agreements that you will have with that province about Route 11, and I had other questions about CNR operations in that same area—but, obviously, the clock is ticking on.

The Chairman: Mr. Ellis.

[Traduction]

M. Alastair Allan (administrateur, Administration canadienne du transport maritime, Transports Canada): Oui. Monsieur le président, en ce qui concerne le port de Dalhousie, un certain nombre d'améliorations sont en voie de planification. D'autres en sont à divers stades d'exécution, et je vais vous les décrire rapidement, si vous me permettez. Comme je l'ai dit, il y a un certain nombre d'améliorations à faire au quai de l'Ouest. Il faut améliorer la voie d'accès, apporter quelques améliorations sur le plan du dragage; il faut agrandir l'entrepôt pour la compagnie internationale de papier et agrandir le quai de l'Est.

Maintenant, en ce qui a trait uniquement au quai de l'Ouest, les améliorations prévues sont de l'ordre de 5 millions de dollars à 10 millions de dollars environ. Cela comprend des améliorations au quai actuel qui est limité sur le plan du chargement. Nous cherchons actuellement à obtenir l'autorisation d'effectuer les études techniques nécessaires pour amorcer les travaux.

En ce qui concerne les améliorations du quai de l'Ouest, elles ont été terminées en novembre 1982 et le nettoyage se fera le printemps prochain. En ce qui concerne les travaux de dragage, ils ont été retardés un peu à cause de questions environnementales, mais ils ont commencé à la fin de l'été et seront complétés avant la fin de l'année.

Pour ce qui est de l'agrandissement de l'entrepôt pour la Compagnie internationale de papier du Nouveau-Brunswick, nous cherchons à obtenir l'autorisation d'effectuer les études techniques nécessaires pour amorcer les travaux. Quant à l'extension du quai de l'Est, le coût estimatif global est d'environ 15 millions de dollars et encore là, nous tentons d'obtenir l'autorisation pour effectuer les études techniques voulues. Ce travail devrait être terminé au début de 1983 et la construction devrait commencer au cours de l'année financière 1984-1985.

M. Harquail: Bien. Monsieur le président, je veux remercier . . .

Le président: Monsieur Harquail, je dois passer au suivant maintenant car j'ai encore six personnes sur ma liste et il ne nous reste qu'une heure et demie.

M. Harquail: Mes vingt minutes sont terminées? Je croyais que chaque tour était de 20 minutes.

Le président: Non, les tours ce matin sont de 15 minutes pour essayer de donner la parole à tout le monde, monsieur Harquail.

M. Harquail: Je veux remercier M. Allan pour cette réponse très franche et très détaillée. Monsieur le ministre, j'espère avoir la possibilité de vous reparler du programme de renforcement du réseau routier au Nouveau-Brunswick, de l'entente Nord-Est et des ententes que vous devez conclure avec la province au sujet de la Route 11, et j'avais d'autres questions à vous poser au sujet des opérations du CN dans cette même région—mais de toute évidence, le temps passe trop vite.

Le président: Monsieur Ellis.

[Text]

Mr. Ellis: Thank you very much, Mr. Chairman. I have questions on all three modes of travel as well. Would it be fair to ask the minister right off the top of our head about the rumour that the new chairman of the CTC is Mr. John Turner. Is that a possibility?

Mr. Pepin: That would have been an excellent choice, obviously.

Mr. Ellis: Seriously, Mr. Chairman, I want to follow up on one item that my colleague, Mr. Nowlan, started on and that was with regard the problem at airports. My question is slightly different. Under the ATS Directive 210, which became effective just at the beginning of November, the air traffic controllers had the right to restrict or suspend VFR operations in the vicinity of an airport—the terminology is, providing it is required for the safety of IFR aircraft. It seems to me, Mr. Chairman to the minister, that this is very arbitrary and, frankly, should not be allowed. I have questioned the minister in the House about that. While I want to be as succinct as I can, I would like to hear why VFR aircraft continually have to pay for this sort of thing—even if the VFR, perhaps, is on IFR training.

Mr. Pepin: I could not answer that, Jack, I am so sorry.

Mr. Ellis: That is why we have Mr. Sinclair here.

Mr. Pepin: Mr. Sinclair might try.

The Chairman: Mr. Sinclair.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, I would have to take the question on notice.

Mr. Ellis: Thank you very much, Mr. Chairman. That is acceptable. I think, having brought it up here, if the minister and Mr. Sinclair would look at that situation... in my opinion, it is totally unfair. I sprang it on the minister in the House one day and he was not ready for it. I make no apologies for doing that, but I accept the fact that neither of the gentlemen may have those answers at their fingertips.

I want to deal, if I can for a moment, with one other thing, very very briefly. There are, also, in the field of general aviation in Canada, many thousands of aircraft known in the industry as NORDO—that is to say, “no radio”. There was in Mr. Dubin’s recommendations, I think it was number 178, a recommendation that aircraft not equipped with a functioning two-way radio should not be allowed to operate within the mandatory frequency zone of an airdrome licensed by Transport Canada. That is a real hardship on a lot of pilots who fly for recreation. I wonder if the minister and his air transportation administrator would take a long, cold look at that and either give me some reasonable rationalization or, perhaps, be prepared to reverse their acceptance of that particular recommendation. I do not expect them to have an answer for that for me right now, either.

Mr. Pepin: You are very kind, Jack.

Mr. Ellis: Thirdly, if I can, though... I would like to see if there is not an answer for this one. Business at all airports

[Translation]

M. Ellis: Merci beaucoup, monsieur le président. J’ai également des questions portant sur les trois modes de transport. Pourrais-je poser au ministre une question au sujet de la rumeur selon laquelle le nouveau président de la Commission des transports serait M. John Turner. Est-ce une possibilité?

M. Pepin: Le choix aurait été excellent, de toute évidence.

M. Ellis: Sérieusement, monsieur le ministre, je voudrais revenir sur la question des aéroports déjà évoquée par mon collègue, M. Nowlan. Ma question est un peu différente. En vertu de la directive 210 de la sécurité aérienne, qui est entrée en vigueur au début de novembre, les contrôleurs aériens ont le droit de limiter ou d’interdire les vols à vue aux approches des aéroports—si la sécurité des appareils volant aux instruments le demande, selon la terminologie utilisée. Il me semble, monsieur le ministre, que c’est très arbitraire et que cela ne devrait pas être permis. J’ai posé une question au ministre à ce sujet à la Chambre. Bien que je veuille être aussi succinct que possible, j’aimerais savoir pourquoi les appareils en vol à vue doivent toujours payer pour ce genre de choses—même si parfois, en fait, le pilote de ce vol à vue est en train de s’entraîner au vol aux instruments.

M. Pepin: Je ne pourrais pas vous donner de réponse, Jack, je m’excuse.

M. Ellis: C’est pourquoi M. Sinclair est présent.

M. Pepin: M. Sinclair pourrait essayer.

Le président: Monsieur Sinclair.

M. Sinclair: Monsieur le président, je dois prendre la question en note.

M. Ellis: Merci beaucoup, monsieur le président. C’est raisonnable. Toutefois, ayant posé la question, si le ministre et M. Sinclair voulaient bien se pencher sur cette situation... A mon avis, c’est totalement injuste. J’ai lancé cette question au ministre à la Chambre et il ne s’y attendait pas. Je ne m’en excuse pas, mais j’admets que ni l’un ni l’autre de ces messieurs ne connaissent ces réponses par coeur.

J’aimerais vous parler très très brièvement d’une autre chose. Il y a également dans le domaine de l’aviation générale au Canada des milliers d’appareils connus dans l’industrie sous le nom de NORDO—c’est-à-dire, «sans radio». Dans ses recommandations, je crois que c’était le n° 178, M. Dubin recommandait qu’un appareil non équipé d’une radio émettrice réceptrice ne soit pas autorisé à voler dans la zone de fréquence obligatoire d’un aéroport sous licence de Transports Canada. C’est un véritable problème pour nombre de pilotes qui volent pour leur plaisir. Je me demande si le ministre et l’administrateur des transports aériens voudraient se pencher avec attention sur cette question et soit me donner des explications rationnelles soit, peut-être, être prêts à revenir sur leur acceptation de cette recommandation. Je ne m’attends pas non plus à ce qu’ils me donnent une réponse immédiatement.

M. Pepin: Vous êtes très gentil, Jack.

M. Ellis: Troisièmement, ... Cependant, j’aimerais avoir une réponse à cette question. Actuellement, les affaires ne

[Texte]

right now is particularly down and I have had representations made to me from car rental agencies. The one in particular that I am talking about is a Holiday car rental agency, which is a Canadian car rental agency. They are finding that, with the reduced traffic at the airport and having to guarantee to make a minimum payment, they are very much afraid they are going to have to back out and leave the room open only for the large international rental agencies. They would like to see the minister go back to a percentage basis. The problem, of course, is that if the minimum guarantee is maintained and the small Canadian entrepreneurs are forced out of the business, then it will soon be back to the major chains and, at that point in time, they would be in a position to force the ministry into accepting a lower guarantee.

• 1105

Mr. Pepin: Just a few words on that. A number of cases were brought to my attention of concessionaires who were in difficulty, some of them in great difficulty, because of the effects of the present economic circumstances. As my old friend has said, there are two—I called it a double standard the other day in the House and everybody laughed because it has another connotation in English—criteria; one is a percentage of sales; then the other one is a minimum. I have looked at a number of cases, three or four, and in each instance I decided not to change this double criteria, this double base. If you start doing that, you put in jeopardy, you compromise the whole system, because it is a matter of degree and how can one judge.

In the Holiday cases, I think occasionally the mother company has come to support a local rental equipment. On balance, Mr. Ellis, I think it was wise to protect the integrity of the system as it exists now and start making exceptions, exceptions that would quite naturally have aroused the attention of everybody else in the system, and would have justified them at various degrees to ask for equal treatment.

So we have been rather careful, rather prudent—I was going to say, rather conservative—in our approach to this rather difficult issue. In other words, at somebody's expense, at somebody's damage, we thought it was wiser not to shake the whole system.

Mr. Sinclair, I know you may have comments on this.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, I would just echo the minister's comments that . . .

Mr. Pepin: That is nice.

Mr. Sinclair: —there is a question of equity here in that we could not, even in the case of one company having some particular hardship, go back and open up a contract without being prepared to do the same for all others—in effect, to be fair to those who bid on the contract initially. If we were to go back during the term of the contract and then renegotiate it, to perhaps a position where the company would not have won the contract, it would certainly not be equitable at all. I under-

[Traduction]

marchent pas particulièrement bien dans tous les aéroports et certaines agences de location de voiture m'ont écrit à ce sujet. Celle dont je veux parler en particulier est une agence de location de voiture de la compagnie Holiday, agence canadienne de location de voitures. Le nombre de clients s'étant considérablement réduit à l'aéroport et devant effectuer un versement minimum, elle a bien peur de devoir partir et de laisser la place aux seules grosses agences de location internationales. Elles aimeraient que le ministre revienne à la méthode du pourcentage. Bien entendu, le problème est que si la garantie minimum est maintenue et que les petits entrepreneurs Canadiens sont obligés de fermer boutique, il ne faudra pas longtemps avant que les grosses agences reviennent, et, dans la conjoncture actuelle, elles seraient en mesure d'obliger le ministère à accepter une garantie inférieure.

M. Pepin: Juste quelques mots à ce sujet. Un certain nombre de cas de concessionnaires en difficulté, et de certains en grande difficulté à cause des effets de la conjoncture économique actuelle, a été porté à mon attention. Comme mon vieil ami l'a dit, il y a 2 . . . J'ai parlé de double norme l'autre jour à la Chambre tout le monde a ri car cela a une autre connotation en anglais—critère: un critère de pourcentage de ventes et un critère minimum. J'ai étudié un certain nombre de cas, 3 ou 4, et dans chaque cas j'ai décidé de ne pas supprimer ce double critère car ce faisant, on risque de mettre en danger l'ensemble du système qui se fonde sur le jugement.

Dans le cas des agences Holiday, je crois qu'à l'occasion la compagnie mère est venue en aide à l'agence locale. Tout compte fait, monsieur Ellis, je crois qu'il était sage de protéger l'intégrité du système tel qu'il existe à l'heure actuelle plutôt que de faire des exceptions qui, tout naturellement, auraient éveillé l'attention de tous les autres participants au système, et auraient justifié leur demande à divers degrés d'être traités de manière analogue.

Il faut être très prudent—j'allais dire conservateur—dans le règlement de ce problème très difficile. En d'autres termes, aux dépens et au dommage de quelques-uns, nous avons pensé qu'il était plus sage de ne pas ébranler tout le système.

M. Sinclair, je sais que vous avez quelques commentaires à faire à ce sujet.

M. Sinclair: Monsieur le président, je me ferai simplement l'écho de ce que vient de dire le ministre . . .

M. Pepin: C'est gentil.

M. Sinclair: . . . c'est une question d'équité et nous ne pourrions pas, même dans le cas d'une compagnie connaissant des difficultés particulières, rouvrir un contrat sans être prêt à le faire également pour tous les autres, ne serait-ce en effet, que pour être juste envers ceux qui avaient fait des offres pour ce contrat. Si pendant le terme du contrat nous le renégocions pour le ramener peut-être à une position où cette compagnie n'aurait pas enlevé ce contrat, cela ne serait certes pas du tout

[Text]

stand the point that Mr. Ellis makes and have some sympathy for it. However, I think to come up with special solutions to help somebody through a downturn in his business is beyond our mandate.

Mr. Ellis: Mr. Chairman, if I could just . . .

Mr. Pepin: Mr. Ellis, I was just given a note which reflects the reaction of the department to this problem, how serious it is. Mr. Seaborn, my very dedicated legislative assistant, tells me that the department is at least considering fixing the percentage of revenues' criterion around 20% and consequently, if this takes place, if this develops, more attention will be given to the minimum pay guarantee, the main factor in this instance.

• 1110

So all this is to indicate—and I will follow up to you—the realization on the part of the department that there is a problem there, particularly in difficult times. The planning of concessionaires is as good as can be in relation to the world that exists at the time they make the bids. They are subject to changes in economic circumstances, and the department realizes that and is trying to find a way of accommodating the circumstances of the concessionaires to the realities of economic life.

Mr. Ellis: Thank you very much, Mr. Minister.

The Chairman: Five minutes, Mr. Ellis.

Mr. Ellis: I am going to leave that with the thought that you will keep me posted and perhaps keep in mind that some Canadian companies are hurting in that particular situation.

I am obviously not going to have time to go to Quebecair, where I would like to, so I am going to deal for a moment with something that I have brought before this committee I do not know how many times over the last 10 years. I have also brought it up in the House of Commons. I think in our economy today perhaps it is even a better time to discuss it, and that is the electrifying of the rail service in the corridor Quebec-Windsor, particularly the passenger rail service.

We have had all kinds of discussions on it and we have had studies of it, but surely we must know by now that to put in place an electric rail service which has been proven throughout the rest of the world as being the fastest and safest in an area where VIA Rail is going to focus its greatest attention on its passenger service would be the ideal place to do a demonstration run for this particular type of service. There is in Ontario and in Quebec a surplus of electrical energy, whether it is generated by hydro, nuclear or whatever. The runs that the trains will make through here, although I am critical of VIA Rail because they use the intercity runs instead of the short runs—either way both of those situations would lend themselves admirably to electrical trains. What can we do, Mr. Minister, to bring this about?

I want to add one further thing: There is available a workforce; there are available companies in the business of providing cable, all of which are short in work right now. It is a

[Translation]

équitable. Je comprends l'argument de M. Ellis et il a ma sympathie. Cependant, offrir des conditions spéciales à quelqu'un pour l'aider quand il est dans une mauvaise passe n'est pas notre mandat.

M. Ellis: Monsieur le président, si je pouvais simplement . . .

M. Pepin: Monsieur Ellis, on vient juste de me donner une note traduisant la réaction du ministère devant ce problème, mesurant sa gravité. Monsieur Seaborn, mon tout dévoué assistant législatif, me dit que le ministère envisage de fixer le critère de pourcentage de recettes à environ 20 p. 100 et qu'en conséquence, si cela se produit, une attention plus grande sera prêtée à la garantie de versement minimum, le principal facteur dans ce cas.

Tout ceci indique donc—et je vous tiendrai au courant—la reconnaissance de la part du ministère de l'existence d'un problème, surtout en période difficile. La planification des concessionnaires est aussi bonne que possible en relation avec le monde qui existe au moment où ils font des offres. Il peut y avoir des changements en fonction des circonstances économiques, le ministère le comprend et essaie de trouver le moyen de permettre aux concessionnaires de s'adapter aux réalités de la vie économique.

M. Ellis: Merci beaucoup, monsieur le ministre.

Le président: Encore cinq minutes, monsieur Ellis.

M. Ellis: J'en resterai là sachant que vous me tiendrez au courant et n'oublierez pas, j'espère, que ce sont des compagnies canadiennes qui sont touchées dans ce cas particulier.

De toute évidence, je n'aurai pas le temps d'aborder la question de Québecair, ce que je voulais faire, et je vais donc vous parler pendant un instant d'un problème que je n'arrête d'évoquer devant ce Comité depuis 10 ans. Je l'ai également évoqué à la Chambre des communes. Compte tenu de notre situation économique, le moment est peut-être encore plus venu d'en discuter, et il s'agit de l'électrification du réseau ferroviaire dans le corridor Québec-Windsor, tout particulièrement pour le service voyageurs.

Nous avons eu toutes sortes de discussions à ce sujet, toutes sortes d'études, nous devons donc savoir maintenant que mettre en place un service ferroviaire électrifié, qui a été prouvé dans le monde entier comme étant le plus rapide et le plus sûr, pour une liaison à laquelle VIA Rail va prêter la plus grande attention, serait l'endroit idéal pour un projet pilote. Il y a en Ontario et au Québec un excédent d'énergie électrique, qu'elle soit hydraulique, nucléaire, qu'importe. Les liaisons que les trains feront dans ce corridor, bien que je sois critique de VIA Rail car elle se sert des liaisons inter-villes plutôt que des liaisons courtes—quoi qu'il en soit, ces deux liaisons se prêteraient admirablement à une expérience de trains électriques. Que pouvons-nous faire, monsieur le ministre, pour que cela se fasse?

Je veux ajouter une autre chose: la main-d'oeuvre est disponible; les compagnies de câblage sont disponibles et elles manquent toutes de travail en ce moment. C'est le moment où

[Texte]

time when a project such as this could be given the greatest possible attention. It would provide work for a lot of people and would bring Canada into the 20th century with regard to rail passenger service.

Mr. Pepin: I will let my resident guru, Mr. Mulder, give you a few paragraphs on the subject just to mention that the department is interested, that VIA Rail does not have the money to do this sort of thing, though they have it among their many projects; and just to tell you that recently ministers became very interested when they thought that the BCR, the British Columbia Railway, was planning electrification of some of the tunnels that take the coal to Prince Rupert, and the Government of Canada, in the spirit of pilot projects that my honourable friend talks about, assigned \$7 million or \$8 million, to that effect, in the spirit of supporting a pilot project in this area. That was very well received, I must say, by the Government of British Columbia and by the BCR authorities.

Mr. Mulder, a few more words.

The Chairman: Mr. Mulder.

Mr. Nick Mulder (Administrator, Canadian Surface Transportation Administration, Transport Canada): Yes, Mr. Chairman, Mr. Ellis. As the hon. member said, technically it is certainly feasible, and there are many possible benefits from doing so.

• 1115

What we are doing is two things; one is, we are working with the railways, CN and CP and VIA, and some of the provinces and some of the suppliers are looking at the economics of it and the technical standards that would have to be adopted in order to go ahead with electrification in various parts of both the freight and rail passenger system in the country. We hope to complete that work over the next six months or so.

Secondly, VIA Rail is currently documenting the range of options that could be undertaken to deal with the corridor services between Quebec City and Windsor. What they are looking at is a range of options that will go from the basic network they have now with the basic technology to things like going completely with the LRC, or the option of electrifying parts of the existing system, or an option that says electrify completely and go with a dedicated new track, and even the possibility of a longer term of mag-lev. That worked with VIA Rail.

When looking at those corridor options, both the technical aspects and the economic aspects are under way. We hope to have that completed and get a report from VIA some time during the course of 1983. I think the rough target is to have it as part of VIA's longer-term business plans over the next five years or so, and have it completed by the summer.

So once we have that, we can then look at the possibility of electrifying either part of it or all of it as part of a whole range of options. As the minister, I think, alluded to also, while it is technically feasible and has a number of benefits, the costs have to be documented. Then the question is whether or not

[Traduction]

jamais de donner la plus grande attention possible à un projet de ce genre. Cela fournirait du travail à nombre de personnes et cela ferait entrer le Canada dans le XXe siècle en matière de services ferroviaires pour voyageurs.

M. Pepin: Je vais laisser mon gourou de service, M. Mulder, vous donner quelques paragraphes sur ce sujet simplement pour mentionner que le ministère est intéressé, que VIA Rail n'a pas l'argent pour faire ce genre de chose, bien que cela se trouve parmi ses nombreux projets; et simplement vous dire que dernièrement, les ministres se sont trouvés très intéressés lorsqu'ils ont pensé que les chemins de fer de Colombie-Britannique prévoyaient l'électrification de certains des tunnels pour le transport du charbon jusqu'à Prince Rupert, et que le gouvernement du Canada, dans l'esprit des projets pilotes dont parle mon honorable ami, a affecté 7 ou 8 millions de dollars à un projet pilote dans cette région. Je dois dire que la réaction du gouvernement de Colombie-Britannique et des chemins de fer de Colombie-Britannique a été très favorable.

Monsieur Mulder, quelques mots.

Le président: Monsieur Mulder.

M. Nick Mulder (administrateur, Administration canadienne des transports de surface, Transport Canada): Oui, monsieur le président, monsieur Ellis. Comme le député l'a dit, sur le plan technique, c'est certainement faisable, et les bénéfices éventuels sont nombreux.

Nous faisons deux choses: premièrement nous travaillons avec les chemins de fer, le CN, le CP et VIA, et certaines des provinces, et quelques fournisseurs en étudient la rentabilité et les normes techniques qui devraient être adoptées pour électrifier à divers endroits à la fois le réseau ferré de marchandises et de voyageurs du pays. Nous espérons que ce travail sera terminé d'ici les six prochains mois.

Deuxièmement, VIA Rail est en train d'étudier les diverses options concernant les services du corridor entre Québec et Windsor. VIA Rail étudie toute une série d'options allant du réseau de base actuel avec la technologie actuelle jusqu'à l'utilisation exclusive de LRC, allant de l'électrification de certaines parties du réseau actuel jusqu'à l'électrification complète avec de nouvelles voies et même la possibilité à plus long terme de mag-lev. Cela a marché avec VIA Rail.

Les aspects techniques et économiques de ces options sont donc à l'étude. Nous espérons que VIA nous transmettra un rapport au cours de 1983. Je crois qu'en gros l'objectif est que cela fasse partie des plans à plus long terme de VIA au cours des cinq prochaines années, avec un rapport d'ici l'été prochain.

Une fois que nous l'aurons, nous pourrions alors étudier la possibilité d'une électrification partielle ou d'une électrification totale. Comme le ministre l'a également indiqué, je crois, bien que techniquement cela soit faisable et que cela représente un certain nombre de bénéfices, il faut calculer les coûts.

[Text]

the cost justifies the benefits that would be accrued over time. So those are the factors that VIA is looking at.

The Chairman: Thank you, Mr. Ellis.

Mr. McRae.

Mr. McRae: Thank you, Mr. Chairman.

As you know, Mr. Minister, we in Thunder Bay are somewhat isolated from other cities, the nearest Canadian city being Winnipeg, which is a day's drive away, and Toronto, the capital of the province, being two full days' drive away. So we depend a great deal, perhaps more than most cities would, on air transportation. A very large portion of people in Thunder Bay travel back and forth, say to Toronto, by air rather than other transportation that a lot of communities would use more of.

We are faced with a Christmas season coming up with one of our two airlines serving Thunder Bay, Nordair, on strike. I am told by the Air Canada people that there are no bookings, that the week before Christmas is completely closed out. Unless this strike is settled fairly shortly there is going to be a good deal of consternation in our community, as there is already, and certainly in other communities like Kenora and Dryden, which are served by Nordair. I know you are not an expert on the labour side of it, but as I understand it, the issues do not seem to be very large that are separating the company and the union. There seems to be a lot of consternation that is created within the union itself and within certain employee groups and so on. I just wonder what the situation is, if you can give me some kind of an idea that you are hopeful we will get this service restored before the Christmas season?

Mr. Pepin: Well, Mr. McRae, not only am I not an expert on labour problems, but I have a working relationship with the Minister of Labour that I will not tackle his problems. I have tended to do that in the House of Commons, and quite rightly he takes exception to that.

So this is a labour issue. What I know of it I have already said in the House, that this is apparently a discussion, a debate, a division within the labour movement, apparently a conflict between the white-collar and the blue-collar workers. They tried to have one of the unions... I do not know what the word is—disenfranchised or something like that. The Canada Labour Board disagreed with that, so it is a mess. It is a great problem. Nordair is apparently just waiting until the workers make up their minds and come single file as opposed to coming all separately.

Mr. McRae: But you yourself, sir, have some responsibilities, even though it is a labour matter, simply in the fact that this northwestern Ontario is very inadequately served at the present time. I think about one-third of all our flights out of Thunder Bay—or a little over one-third—are on Nordair. Is there any attempt, if it is not possible to resolve this strike, to get some additional support from Air Canada or where have you at this particular time?

[Translation]

Il faut ensuite se demander si ces coûts justifient les bénéfices éventuels. Ce sont donc les facteurs étudiés par VIA.

Le président: Merci, monsieur Ellis.

Monsieur McRae.

M. McRae: Merci, monsieur le président.

Comme vous le savez, monsieur le ministre, à Thunder Bay, nous sommes quelque peu isolés des autres villes, la ville canadienne la plus proche étant Winnipeg qui se trouve à une journée de voiture et Toronto, la capitale de la province, qui se trouve à deux journées de voiture. Nous dépendons donc beaucoup, peut-être plus que la plupart des autres villes, des transports aériens. Une très grande partie de la population de Thunder Bay pour se rendre, disons à Toronto, prend plutôt l'avion que tout autre mode de transport, beaucoup plus qu'un grand nombre d'autres communautés.

La saison de Noël arrive et une de nos deux compagnies aériennes desservant Thunder Bay, Nordair, est en grève. Les responsables d'Air Canada m'ont dit qu'il n'y avait plus une place de libre pour la semaine précédant Noël. À moins que ce conflit ne soit réglé assez rapidement, la consternation va être grande dans notre communauté, elle l'est déjà, et certainement dans d'autres communautés comme Kenora et Dryden qui sont desservies par Nordair. Vous n'êtes pas expert en questions syndicales, mais d'après ce que je crois comprendre, l'écart des positions entre la compagnie et le syndicat ne semble pas être très grand. Il semble qu'il y ait beaucoup de consternation au sein du syndicat lui-même et au sein de certains groupes d'employés. J'aimerais savoir où en est la situation. Pourriez-vous me dire si vous espérez que ce service sera restauré avant la saison de Noël.

M. Pepin: Monsieur McRae, non seulement je ne suis pas expert en matière syndicale, mais mes rapports de travail sont tels avec le ministre du Travail que je ne touche pas à ces problèmes. J'ai eu tendance à le faire à la Chambre des communes, et il en a pris ombrage, avec raison.

Il s'agit donc d'un conflit de travail. Ce que sais, je l'ai déjà dit à la Chambre, à savoir qu'apparemment il y a discussion, débat, division au sein du syndicat, qu'apparemment il y a conflit entre les cols blancs et les cols bleus. Ils ont essayé qu'un des syndicats soit... Je ne sais quel est le terme—désacredité ou quelque chose comme cela. Le Conseil canadien des relations de travail a refusé, ce qui n'arrange pas les choses. C'est un grand problème. Apparemment, Nordair attend que ses employés prennent leur décision et se présentent en groupe plutôt que séparément.

M. McRae: Cependant, vous-même, monsieur, avez certaines responsabilités, même si c'est une question syndicale, pour la simple raison que le Nord-ouest de l'Ontario est desservi de manière totalement insuffisante à l'heure actuelle. Je crois qu'environ un tiers des vols partant de Thunder Bay—ou un peu plus d'un tiers—se font avec Nordair. S'il n'est pas possible de régler ce conflit, n'envisage-t-on pas de demander un effort supplémentaire à Air Canada pour l'instant?

[Texte]

[Traduction]

• 1120

Mr. Pepin: I will look into that. As you realize, I am just vicariously responsible for Nordair. Nordair belongs to Air Canada; it does not belong to the Ministry of Transport. I will look into it, Mr. McRae, and see if I can do anything.

Mr. McRae: Okay. I have been used to asking you, Gordon Sinclair, for the last I do not know how many years, when the Seaway is going to close and so on. And I recall with the little bit of faith I had when we passed the committee stage of the ports bill, saying to you that we would be back doing this again next fall. Well, I must give the minister and the parliamentary secretary a lot of credit for getting that bill through finally. I am very delighted that we did.

I welcome you to your new area, but it is not you I am going to ask this question of; it is the person who succeeds you in the marine side. I would like to know about two things. One is the Seaway closing. When can that be expected? The weather has been very gentle this fall, and we should not have a lot of ice problems. That is one point.

The other has to do with ice surveillance itself and some of the work that I understand is going to be done around Thunder Bay in terms of keeping the ice broken up through out the winter. And a third point I guess, is what are the prospects for us getting a new icebreaker—the *Alexander Henry* being quite old, never very adequate and something that we muddle along with. But really, this being Canada's largest grain port, as well as the second or third largest port in the country and the world's largest grain port, one would assume at this particular point that we could get some kind of fitting icebreaker for an area where there is from year to year, at various times anyway, a considerable buildup of ice.

Mr. Pepin: We will have an Allan—Sinclair show on that. The generality of it, Mr. McRae, as I think you are very much aware, is that it is not considered that the big work, the big stuff, say, the doubling of Welland or something of that kind will take place in the 1980s. This is possibly the project for the 1990s. I just want to say that. In the meantime, the job of the seaway authority is to try to stretch the use of this facility to the greatest possible extent. You may want to know that the figure I have in my mind is \$50 million which, in the 1980s, is going to be assigned to improving the present services, either by way of geographical manoeuvres, expansions, or by way of using more electronics in transportation and the seaway. So this is the general trend. Now I will ask Mr. Allan to comment.

Mr. McRae: That is the total in the 1980s?

Mr. Pepin: Yes. We will ask Mr. Allan about the closing date. Is it December 15 or around that time?

Mr. Allan: The closing date is December 15.

Mr. McRae: Why do we have such an early date in a season which seems to me to be unusually mild?

Mr. Pepin: Je vais étudier la question. Comme vous devez le savoir, je ne suis qu'indirectement responsable de Nordair. Nordair appartient à Air Canada et non pas au ministère des Transports. Monsieur McRae, je vais étudier la question pour voir si je peux faire quelque chose.

Mr. McRae: Très bien. Depuis des années, je n'arrête pas de vous demander, Gordon Sinclair, quand la Voie maritime va fermer. Et je me souviens que lorsque nous avons adopté en comité le projet de loi sur les ports, qu'il se pourrait que nous recommencions à zéro l'automne prochain. Je dois rendre justice au ministre et au secrétaire parlementaire pour avoir fait passer ce projet de loi. J'en suis très heureux.

Je voudrais vous souhaiter la bienvenue dans votre nouveau domaine, et ce n'est pas à vous que je vais poser cette question, c'est à votre successeur. Je voudrais savoir deux choses. Premièrement, je désire obtenir des renseignements sur la fermeture de la Voie maritime, quand est-ce que cette fermeture va avoir lieu? Le temps a été clément cet automne et il ne devrait pas y avoir beaucoup de glace. Voilà une chose.

Deuxièmement, je voudrais avoir quelques renseignements sur la surveillance des glaces et sur les travaux qui, je crois savoir, vont être faits dans la région de Thunder Bay afin qu'il n'y ait pas de problèmes de glace pendant l'hiver. Et, troisièmement, quelles sont les perspectives d'achat d'un nouveau brise-glace—l'*Alexandre Henry* n'ayant jamais donné entièrement satisfaction bien que nous ayons dû nous en contenter. Étant donné que Thunder Bay est le port le plus important pour les grains, ainsi que le deuxième ou le troisième port canadien et au plan mondial le port le plus important pour les grains, il n'est pas déraisonnable de penser que nous pourrions acheter un brise-glace efficace étant donné l'encombrement causé par les glaces d'année en année.

Mr. Pepin: Monsieur McRae, je pense que vous devez le savoir, on n'envisage pas que les grands travaux comme le doublage du Canal Welland ou d'autres travaux de ce type auront lieu dans les années 80, ces travaux pourraient se faire dans les années 90. Dans l'intervalle, l'administration de la Voie maritime a pour tâche d'essayer d'utiliser au maximum les installations existantes. Ces travaux, cela vous intéressera peut-être de le savoir, coûteront quelque 50 millions de dollars qui, dans les années 80, serviront à améliorer le service existant, soit qu'on élargira les voies existantes ou alors qu'on utilisera davantage de moyens électroniques dans le transport maritime. Voilà donc la tendance actuelle et je vais demander à Monsieur Allan de nous en parler.

Mr. McRae: C'est la somme totale pour les années 80?

Mr. Pepin: Oui. Nous allons demander à Monsieur Allan de nous donner la date de fermeture. Est-ce que c'est autour du 15 décembre?

Mr. Allan: La date de fermeture est le 15 décembre.

Mr. McRae: Pourquoi aussi tôt puisque la température est encore très douce?

[Text]

Mr. Allan: The tactics or strategy behind that is to fix a date and advertise it well in advance to make sure that we get ships out of the seaway. There is some flexibility in the date but, essentially, it is to avoid a situation arising where, if that date is not made clear well in advance, the ships get trapped in the ice.

Mr. Pepin: Always leaving room for some adjustment.

Mr. Allan: Yes.

Mr. McRae: There is some work, I understand, being done this winter. It is experimental work in blowing air bubbles into ice in my area. Have you more information on that?

Mr. Allan: Mr. Chairman, no, I do not. I would have to take that question under advisement and provide a detailed report to the member.

Mr. McRae: I understand there was a memo came to me recently.

Mr. Pepin: From Mr. Sinclair in his last job.

Mr. McRae: Mr. Sinclair perhaps may be responsible for this one.

The Chairman: Mr. Sinclair.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, I am not sure I heard the entire question but if it dealt with the bubbler system . . .

Mr. McRae: Yes, that is the question.

• 1125

Mr. Sinclair: That project is one of several that have been looked at with a view to managing the ice problem in Thunder Bay. I think, by and large, the bubbler experiment has been reasonably successful in keeping the slips open and it is certainly going to be pursued as a potential future option, along with several other options that are spelled out to some extent in the Thunder Bay port master plan, which I am sure Mr. McRae is aware of.

Mr. McRae: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. McRae.

Monsieur La Salle, quinze minutes.

M. La Salle: Merci, monsieur le président.

Ne soyez pas surpris si je profite de l'occasion pour poser quelques questions au ministre au sujet de l'affaire Québecair.

Le ministre, dans une lettre envoyée à son homologue provincial, parle d'une rationalisation des transports aériens régionaux dans le centre du Canada qui doit assurer, d'une part, que les francophones puissent jouer un rôle important dans ce domaine, ayant la possibilité, par exemple, d'y faire carrière dans leur langue et, d'autre part, que le Québec puisse bénéficier de l'activité économique liée au service offert.

Je pense que le ministre conviendra avec moi que ses objectifs sont bien acceptés par la compagnie Québecair actuelle.

[Translation]

M. Allan: Nous voulons fixer une date et la faire connaître bien à l'avance pour nous assurer qu'il n'y ait plus de navires dans la Voie maritime. Il y a une certaine souplesse pour la date, mais il nous une marge de manoeuvre car si la date n'était pas connue assez longtemps à l'avance les navires risqueraient d'être pris dans les glaces.

M. Pepin: Mais on peut faire quelques changements.

M. Allan: C'est exact.

M. McRae: Certains travaux seront faits cet hiver. Il s'agit de travaux expérimentaux consistant à crever les poches d'air dans la glace dans ma région. Est-ce que vous avez des renseignements à sujet?

M. Allan: Non, monsieur le président. Je vais étudier la question et je remettrai un rapport détaillé au député.

M. McRae: J'ai reçu un mémoire récemment.

M. Pepin: De M. Sinclair dans ses dernières fonctions.

M. McRae: M. Sinclair est peut-être l'auteur de ce mémoire.

Le président: Monsieur Sinclair.

M. Sinclair: Monsieur le président, je n'ai pas entendu toute la question mais si elle portait sur les poches d'air . . .

M. McRae: C'est exact.

M. Sinclair: C'est l'un des projets qu'on a étudiés en vue de régler les problèmes reliés à la glace à Thunder Bay. Je crois qu'en général la méthode expérimentale utilisée a permis de garder la cale ouverte et il est certain qu'on va examiner la possibilité d'employer cette méthode en permanence, ainsi que d'autres méthodes éventuelles précisées dans le plan directeur du port de Thunder Bay, que M. McRae doit certainement connaître.

M. McRae: Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur McRae.

Mr. La Salle, you have fifteen minutes.

Mr. La Salle: Thank you, Mr. Chairman.

Don't be surprised if I take advantage of this opportunity to ask the Minister some questions about the Quebecair situation.

In a letter sent to his provincial counterpart, the minister spoke of a rationalization of regional air transportation in central Canada to ensure, on the one hand, that francophones may play an important role in this field by having the chance, for instance, to pursue a career in their language, and to ensure that Quebec benefits from the economic activity related to the services being offered.

I think the minister will agree with me that Quebecair readily accepts these goals.

[Texte]

Dans la proposition qu'il fait maintenant, à savoir qu'il est disposé, de toute évidence, à un réaménagement des routes interprovinciales, il met même, dans un premier temps, les lignes d'Air Canada sur la table. Monsieur le président, je pense que beaucoup de Québécois aimeraient savoir pourquoi le ministre, à l'exemple du gouvernement, particulièrement depuis une couple d'années, s'est empressé d'aider plusieurs compagnies en difficultés financières. Pourquoi le ministre n'a-t-il pas proposé une aide substantielle à cette compagnie et, par le fait même, lui assurer ce réaménagement qui aurait permis à l'actuelle Québécoir de continuer son exploitation et de répondre aux objectifs énoncés au premier paragraphe, dont le ministre fait mention à son homologue québécois?

M. Pepin: Je suis très heureux de voir le député de Joliette beaucoup plus calme, beaucoup plus serein à ce sujet qu'il ne l'était en Chambre il y a quelques jours. Je m'en réjouis. Un seul sujet majeur divise la position que j'ai prise, il y a quelques jours, au sujet de Québécoir II et du gouvernement du Québec, ainsi qu'au sujet des actionnaires de Québécoir I. Il n'y a qu'un seul point, à savoir, est-il possible de renflouer la société telle qu'elle existe maintenant ou vaut-il mieux recommencer à neuf, vaut-il mieux créer une nouvelle société? J'ouvre une parenthèse: le même problème se pose présentement en Israël où la question EL AL est discutée à peu près dans les mêmes termes.

Je crois simplement que si l'on veut que la nouvelle société «vole», pour employer un mauvais jeu de mots, il ne faut pas lui mettre de restrictions ni de fardeaux dont elle ne pourra pas triompher. Or, je mentionne simplement que dans les prévisions qui ont été faites, on pense qu'il faudra une cinquantaine ou une soixantaine de millions pour faire démarrer cette nouvelle entreprise. Si je regarde, par exemple, ce que le gouvernement du Québec a déjà investi dans Québécoir I, c'est-à-dire de l'avis du ministre provincial des Transports, quelque 28 millions de dollars, ce que les autres actionnaires ont déjà investi dans Québécoir, un certain montant dû à Webster, représentant 8 millions de dollars, tout cela, de l'opinion de la majorité des gens de bonne volonté, si l'on honore toutes ces dettes, ces investissements, la société ne sera pas rentable ni viable. Je n'ai fait allusion, qu'à cette constatation et je l'ai de plus définie comme fort désirable dans les propositions que j'ai faites à M. Clair, c'est-à-dire la création d'une nouvelle société.

M. Clair, des actionnaires, particulièrement ceux de CID, M. Bernier et d'autres vont sûrement—et je ne peux pas les en empêcher puisque nous sommes en démocratie—dans les prochains jours, essayer de me démontrer le contraire. Ils vont sûrement essayer de me démontrer le contraire. J'imagine que j'anticipe sur ce qu'ils vont faire» j'imagine qu'ils vont me dire qu'ils sont prêts à laisser tomber un certain nombre de leurs investissements, ils seront prêts à les liquider. J'imagine qu'ils vont me faire cette thèse-là dans les prochaines jours. Vous me suivez, monsieur le député de Joliette?

M. La Salle: Très bien.

[Traduction]

In the proposal he is now making, namely that he would be willing to make changes to interprovincial routes, he is even putting Air Canada lines on the table. Mr. Chairman, I think many Quebecers would like to know why the minister, like the government, particularly over the last couple of years, has been so anxious to help out many companies in financial difficulty. Why did the minister not propose providing substantial financial aid to this company and, in doing so, ensure this rerouting which would make it possible for the current Quebecair company to stay in business and meet the objectives set out in the first paragraph of the letter the minister sent to his Quebec counterpart?

Mr. Pepin: I am happy to see that the honourable member for Joliette is much calmer and more serene in discussing this subject today than he was in the House a few days ago. I am delighted to see it. Only one major point divides the position that I took a few days ago regarding Quebecair II and Quebecair I shareholders, and the government of Quebec's position. What we must ask ourselves is whether it is possible to put a company back on its feet in its present form or whether it would be better to start from scratch and start a whole new company. Just to open a parenthesis, the same problem came up in Israel where they are presently discussing the fate of El Al.

I believe that what we want is to see that this new company 'flies', to use a very poor play on words; we do not wish to place restrictions or burdens upon it which it will be unable to deal with. And I might point out that in the estimates that were made, approximately fifty or sixty million dollars was thought to be needed to get this new company off the ground. If we consider what the Quebec government has already invested in Quebecair I, on the basis of the statistics given by the provincial minister of transportation, namely some twenty-eight million dollars, what other shareholders have already invested in Quebecair and approximately eight million dollars owed to Webster, the majority of people of good will tend to think that if we honour all these debts and investments, the company will neither be profitable nor viable. I only pointed this out in my proposal to Mr. Clair and told him I thought it would be desirable to set up a new company.

Mr. Clair, some shareholders, especially those of CID, Mr. Bernier and others will certainly, and I can't stop them because we are living in a democracy, try to prove the contrary in the next few days. They will certainly try to prove the opposite. I imagine—and I am anticipating what they are going to try and do—that they will tell me they are willing to drop or liquidate a certain number of their investments. I imagine that is the proposal they will make in the next few days. Are you following me, hon. member for Joliette?

Mr. La Salle: Yes.

[Text]

M. Pepin: Je pense qu'ils vont faire cela; il vont me dire: eh bien, le 28 millions de dollars, on l'a perdu, ou bien: on pense que cela ne vaut que x montant. Et j'ai l'impression qu'ils vont essayer de me démontrer que sur la base de ces sacrifices, si vous voulez, on pourrait réorganiser la société à partir de la compagnie existante. Je ne peux pas les empêcher de faire cela, mais je crois encore très fermement, avec raison, que si on veut que la nouvelle société parte du bon pied, on ne peut pas lui imposer le respect de toutes les dépenses qui ont été faites, les obligations qui ont été entreprises dans le passé.

M. La Salle: Cette société a investi beaucoup, et le gouvernement du Québec en est une caution actuellement, alors comment expliquer la possibilité au yeux du ministre, de la rentabilité d'une nouvelle société quand il lui offre des nouvelles lignes, la possibilité de réaménager des lignes de service et que depuis...je dirais presque une dizaine d'années..., il ne semble pas qu'on ait été aussi généreux vis-à-vis la compagnie Québecair existante. Il semble bien que si on avait voulu faire un effort vis-à-vis ce réaménagement un peu plus tôt, la compagnie actuelle ne serait pas dans la situation financière où elle est actuellement et je voudrais toujours connaître la raison véritable de la création d'une nouvelle société qui correspond aux objectifs du premier paragraphe de la déclaration du ministre, dont Air Canada, une société d'État donc une intervention de l'État, aura le contrôle pour x temps. Mais je pense qu'on a raison de demander des explications sur ce que pourrait être une nouvelle société et comment se fait-il qu'on soit si optimiste pour une nouvelle société et si pessimiste pour une société qui a déjà quand même des assises au Québec.

M. Pepin: D'abord, j'ai oublié de répondre à une partie de la question précédente au sujet des renflouements, ce qu'on appelle en anglais les *bail outs*. Cela m'apparaît bizarre que certains des renflouements que le gouvernement fédéral a faits dans le passé récent, et pour lesquels il s'est expliqué, ne soient pas approuvés par, en particulier certains membres de l'opposition, et que présentement ils me demandent de faire la même chose au sujet de Québecair. Il y a un peu contradiction là.

Mais la question principale que pose le député de Joliette est: pourquoi pensons-nous qu'une nouvelle société pourrait réussir là où la société précédente n'a pas réussi? Alors, premièrement dans le communiqué que j'ai émis ce jour-là, j'ai essayé de répondre..., je ne dis pas que c'est à 100 p. 100 valable..., mais j'ai essayé de répondre à chacun des arguments que M. Clair avait utilisés pour prouver que nous avions «assassiné» Québecair. J'ai essayé de montrer que Québecair avait eu accès à la Commission canadienne des transports et que dans la majorité des cas, elle avait obtenu les licences qu'elle cherchait à obtenir, celle de Toronto et de Montréal en étant une seulement. J'ai rappelé que Nordair est convaincu de ne pas avoir été aussi bien traité par la Commission canadienne des transports; j'ai également fait valoir que sur le marché de la Floride, la compétition n'était pas entre Québecair et Air Canada seulement, qu'il y avait d'autres transporteurs également. J'ai essayé de répondre à chacun de ces arguments-là.

[Translation]

Mr. Pepin: I think they are going to say to me: well, we lost the \$28 million, or: we think it is only worth x number of dollars. And I have the feeling that they are going to try to prove to me that on the basis of these sacrifices, if you will, we could reorganize the company out of the existing one. I can not prevent them from doing that, but I firmly believe that, rightly so, that if we want this new company to get off on the right foot, we must not force it to meet all the financial obligations undertaken in the past.

Mr. La Salle: This company has invested a lot, and the government of Quebec is a security at the present time, so how does the minister explain the profitability of this new company, based on his offer of new lines when . . . I would say in the past 10 years . . . no one was willing to be that generous to the existing Quebecair. One has the distinct impression that if effort had been made to do this re-routing earlier, the present company would not be in the financial straits it now is; I would therefore like to know the real reason why the minister is proposing to start this new company with a view to attaining the goals set out in the first paragraph of the minister's statement, a company which will be controlled by Air Canada, a Crown corporation, which means state intervention, for a certain amount of time. But I think we are right in asking the minister to explain what this new company is intended to be and how it is that he is so optimistic about the new one and so pessimistic about the current one which does have bases in Quebec.

Mr. Pepin: First of all, I forgot to answer part of your preceding question on bail-outs. It seems strange to me that some of the bail-outs the federal government has made in the recent past, and explained in the appropriate manner, should not meet the approval of certain members of the opposition, and that they should now be asking me to do the same thing for Quebecair. It seems to be a bit contradictory.

But the main question the hon. member for Joliette is asking me is the following: Why do we think a new company might succeed where the former one did not? First of all, in the statement I released that day, I tried to answer—and I am not saying that I was always 100 per cent right—each of the arguments Mr. Clair had used to prove that we had “assassinated” Quebecair. I tried to show that Quebecair had access to the Canadian Transport Commission and that in most cases, it had obtained the licenses it had requested, in particular, the Toronto and Montreal one. I also reminded him that Nordair is convinced that it has not received equal treatment by the Canadian Transport Commission; I also pointed out that with respect to the Florida route, competition was not only between Quebecair and Air Canada, that there were other carriers as well. I tried to answer each of these arguments.

[Texte]

Mais pour en revenir au noeud de la question, pourquoi pensons-nous que Québecair II va réussir là où Québecair I n'a pas réussi, eh bien, pour plusieurs raisons, d'abord Québecair II n'hériterait pas des erreurs..., ce sont des erreurs..., du moins c'est ce que pensent la majorité des experts dans ce domaine-là, des erreurs, dis-je, qui ont été faites par Québecair I, en particulier leur achat de Boeing 737, qui n'était pas..., disent les experts..., les avions qu'il fallait avoir pour servir le marché domestique de la province de Québec et le marché de Toronto.

En d'autres termes, M. Hamel a acheté des avions qui étaient trop puissants, trop gros pour les besoins. Donc, on pense que la nouvelle société, n'ayant pas ces boulets aux pieds, avec l'aide d'Air Canada, qui a fait des travaux là-dessus, et avec la bonne volonté d'Air Canada qui est prêt à abandonner à Québec ces routes intraprovinciales, pourrait être une société rentable.

• 1135

A ce sujet-là, il y a un aspect qui est très important, et c'est l'aspect de l'opinion des communautés desservies présentement par Québecair.

Air Canada n'est pas resté sur ces routes à l'intérieur du Québec simplement parce qu'il voulait s'obstiner à y rester. Si vous consultez les gens d'Air Canada, ils vont vous dire qu'ils étaient bien prêts à abandonner ces routes en faveur de Québecair dans le passé, mais chaque fois que cela a été mentionné, les populations locales, les communautés locales se sont élevées en protestations contre cela. Pourquoi? C'est parce que Québecair n'a pas encore, à mon avis, inspiré à ces populations-là la confiance qu'il doit avoir pour que les populations acceptent d'être servies par un seul transporteur au lieu de deux.

On pense que la nouvelle société, Québecair II, dans laquelle Air Canada jouera un rôle important, surtout au début, inspirera suffisamment confiance aux populations locales, aux populations de l'Abitibi, du nord du Québec et de la Côte-Nord, pour que ces populations acceptent maintenant d'être desservies par un seul transporteur, ce qui permettra la rationalisation des routes dont vous parlez.

Le président: Trois minutes, monsieur La Salle.

M. La Salle: Monsieur le président, le ministre nous signale qu'il peut y avoir un effet psychologique. On ne nous fera pas croire que ces populations-là n'accepteraient pas un seul transporteur, qui pourrait être Québecair, dans la mesure où le réaménagement des lignes aurait été fait, de façon à assurer la viabilité de Québecair. Si Québecair était assuré de cette viabilité, il pourrait améliorer son service également.

On sait parfaitement bien, et le ministre est au courant, que les dernières années de Québecair ont été difficiles, et parfois il était sûrement difficile pour cette compagnie-là d'offrir des services comparables, au point de vue qualité, à ceux que pourrait offrir Air Canada. Au dire du ministre, le Québec a perdu beaucoup d'argent, mais je me demande si les Canadiens savent quelle a été l'ampleur du déficit d'Air Canada encore cette année, car on parle de déficit à Air Canada. Le ministre dit qu'il y a eu une mauvaise gestion, mais je ne sais pas si Air

[Traduction]

But to come back to the central point, as to why we think Québecair II will succeed where Québecair I did not, well, we have several reasons for thinking this. First of all, Québecair II will not inherit mistakes . . . and they are mistakes, at least that is what the majority of experts think—made by Québecair I, particularly the purchase of a Boeing 737s which, say the experts, was not the type of plane needed to serve the domestic market in the province of Quebec nor the Toronto market.

In other words, Mr. Hamel bought planes which were too powerful and exceeded their requirements. Therefore, we think that this new company, once it no longer has this millstone around its neck, will work and be profitable with help from Air Canada, which has been involved and is willing to give up its interprovincial routes to Quebec.

There is also one very important thing which should be pointed out, and that is the opinion of those communities presently served by Québecair.

Air Canada did not continue to service routes inside Quebec simply because it was determined to operate in Quebec. If you ask people at Air Canada, they will tell you that they would have been perfectly willing to give up these routes to Québecair in the past, but that each time the matter was brought up, local residents in the communities protested. Why? In my opinion, it is because Québecair has not yet inspired in the people the kind of confidence it must have before they will agree to be served by only one carrier instead of two.

We think that the new company, Québecair II, in which Air Canada will play an important role, especially at the beginning, will inspire enough confidence in local residents in areas like Abitibi, northern Quebec and the North Coast, so that these communities will agree to be served by only one carrier, allowing us to carry out the rationalization that you have spoken of.

The Chairman: You have three minutes left, Mr. La Salle.

Mr. La Salle: Mr. Chairman, the minister is talking about the psychological effects that there could be. No one is going to make us believe that these communities would not accept only one carrier, which could be Québecair, if lines were rerouted so as to ensure the viability of Québecair. If Québecair were guaranteed this viability, it could improve its service as well.

We know perfectly well, and the minister is aware of this also, that the last few years have been very hard for Québecair, and sometimes it certainly must have been difficult for this company to offer services comparable in quality to those provided by Air Canada. The minister says Quebec has lost a lot of money, but I am wondering whether Canadians know how large Air Canada's deficit is again this year, because it is question of a deficit at Air Canada. The minister says there was poor management, but I do not know whether Air Canada

[Text]

Canada, en tant qu'entreprise privée, aurait survécu longtemps aux déficits auxquels il fait face depuis 25 ans.

Le ministre dit que si le Québec devait rejeter cette proposition, et il espère le contraire, une autre option serait que le gouvernement du Québec prenne le contrôle de Québecair. Monsieur le président, dans l'hypothèse où le Québec refuserait ces propositions, et où le Québec prendrait le contrôle de cette compagnie, est-ce que le ministre serait disposé à faire le réaménagement des routes, à soustraire des routes d'Air Canada, pour permettre à Québecair de survivre?

M. Pepin: L'argument que j'ai invoqué au sujet de la confiance des communautés desservies par Québecair et Air Canada en concurrence m'apparaît recevable. C'est celui que me présentent continuellement les députés des régions concernées, et j'en ai plus de mon côté que le député de Joliette en a du sien.

M. La Salle: C'est le malheur.

M. Pepin: C'est un fait, et cela me semble une thèse absolument imbattable. Du moins, c'est comme cela que je le vois, de là l'idée qu'Air Canada a un rôle important à jouer dans la rationalisation. Il me semble que cela aussi va de soi, à savoir qu'Air Canada a un rôle très important à jouer à l'intérieur de cette rationalisation. C'est pourquoi j'hésite à accepter la proposition que me soumet le député, à savoir qu'Air Canada serait prêt à donner ces routes à Québecair si Québecair continuait à opérer avec sa structure administrative actuelle. J'hésite à faire cela parce que cela m'a toujours été présenté comme un peu *sine qua non* que Air Canada participe à l'exercice de rationalisation du réseau intraprovincial québécois.

• 1140

M. La Salle: Cela aurait été plus facile pour la survie de Québecair si le gouvernement du Québec revendait les actions qu'il possède dans Québecair.

M. Pepin: S'il les revendait à qui?

M. La Salle: À l'entreprise privée.

M. Pepin: Je doute beaucoup qu'il trouve acheteur.

M. La Salle: Dans l'hypothèse d'une rationalisation des routes, je pense que le ministre sait parfaitement bien que certains investisseurs pourraient être intéressés, dans la mesure où l'on fait preuve de rentabilité.

En tout cas, dans cette hypothèse, la mienne vaut peut-être celle que vous présentez, le gouvernement du Québec retirerait ses intérêts pour les retrouver à l'entreprise privée, est-ce que le gouvernement fédéral serait plus sensible à composer avec l'actuelle Québecair que de tout sacrifier comme on le fait, sans pour autant savoir dans quel pourcentage les employés de Québecair seront protégés. Le ministre a indiqué clairement qu'il ne pouvait pas donner aucune garantie.

M. Pepin: Je pense qu'il faudrait réfléchir un peu. La participation du gouvernement du Québec dans l'actuelle Québecair n'a jamais été, pour moi du moins, un embarras de quelque sorte.

[Translation]

would have survived for long as a private company with the kind of deficits it has had for the past 25 years.

The minister says that if Quebec rejects his proposal, and he hopes that this will not be the case, another option might be that the Quebec government would take over control of Québecair. Mr. Chairman, if Quebec were to refuse his proposal, and the government of Quebec were to take over control of this company, would the minister be willing to do the rerouting he spoke of by taking some lines away from Air Canada in order to allow Québecair to survive?

Mr. Pepin: The argument I put forward regarding the confidence of communities served by Québecair and Air Canada in a competitive situation seems a very good one to me. In fact, it is the argument that the MPs for the regions concerned are always putting forward to me, and I have more on my side than does the honourable member for Joliette.

Mr. La Salle: Yes, unfortunately.

Mr. Pepin: But it is a fact, and as far as I am concerned, that is an absolutely unbeatable argument. At least, as far as I am concerned, Air Canada does have an important role to play in this rationalization. It goes without saying. That is why I hesitate to accept the honourable member's proposal, namely that Air Canada could surrender certain routes to Québecair if the latter continued to operate with its present administrative structure. I hesitate to accept what he is proposing because Air Canada's participation in the rationalization of the Quebec interprovincial network has always been presented to me as being practically a *sine qua non*.

Mr. La Salle: It would have been much easier for Québecair to survive if the Quebec Government had resold the shares it currently holds in Québecair.

Mr. Pepin: Sold them to whom?

Mr. La Salle: To private enterprise.

Mr. Pepin: I very much doubt that it would find a buyer.

Mr. La Salle: If there is a rationalization of air routes, I think the minister is well aware that certain investors might be interested, if it can be proven that the company would be profitable.

In any case, if that were to be the case—and my hypothesis is just as good as yours—the Quebec Government would withdraw its interests to put them in private enterprise; would the federal government then be more disposed to compromising with the current Québecair rather than sacrificing everything, as planned, without even knowing what percentage of Québecair employees would be protected. The minister clearly indicated that he could give no guarantee.

Mr. Pepin: I think we must give this some thought. The Quebec Government's participation in the activities of the current Québecair has never posed any problem to me.

[Texte]

M. La Salle: De Québecair je pense que vous avez souligné...

M. Pepin: Non. Un changement assez important s'est produit dans ce secteur depuis quelques années. Il y a trois, quatre ou cinq ans, le secteur du transport aérien apparaissait encore comme un bon secteur d'investissement. Pour toutes les régions que le député connaît aussi bien que moi, ce n'est l'est plus et c'est pourquoi la présence du gouvernement, dans le secteur de l'aéronautique est maintenant beaucoup plus tolérée, plus facilement acceptée qu'elle ne l'était il y a trois ans. Alors je ne voudrais pas qu'il ait l'impression que c'est contre le gouvernement du Québec que j'en ai. Je n'en ai d'ailleurs contre personne dans cette affaire-là. En d'autres termes, la présence du gouvernement ne m'ennuie pas plus que cela. D'ailleurs, il y a d'autres domaines, dans le secteur du transport, où le gouvernement du Québec et des organismes fédéraux travaillent ensemble. Je ne sais pas si mon ami est au courant du 50/50 dans l'opération des camions Bussières, par exemple, où le CN et le gouvernement du Québec sont ensemble et travaillent d'une façon, me dit-on, fort harmonieuse.

Il n'y a donc pas de volonté, de notre part, d'exclure le gouvernement du Québec de cette opération, si bien que le transfert au secteur privé ne m'apparaît pas un élément d'une importance colossale dans la recherche d'une solution.

Le président: Merci monsieur La Salle.

Monsieur Deniger.

M. Deniger: Merci monsieur le président.

Monsieur le ministre, je ne partage pas l'évaluation économique de M. La Salle, mais je dois vous avouer que je partage ses inquiétudes quant au chance de survie d'un Québecair II. Je pense qu'il est bon de rappeler que Québecair I, le Québecair qui existe présentement, est dans une situation financière ayant atteint un tel niveau de détérioration que, d'après moi, elle ne pouvait plus être sauvée. On n'a qu'à regarder les états financiers pour s'apercevoir que l'actifs des actionnaires par rapport aux dettes est tel qu'elle n'était pas viable malgré l'injection d'énormes sommes d'argent. Cela n'a été, selon moi, que de l'argent gaspillé.

Monsieur le ministre, en ce qui concerne les routes dont on dit Québecair n'a pas eues, je pense qu'il est bon de rappeler à mon collègue de Joliette que lorsque Québecair a fait une demande à la Commission canadienne des transports, elle s'est vu discernier la route Montréal-Toronto. La raison principale pour laquelle cette route lui fut donnée, c'est, justement, pour lui permettre d'être solvable. J'ai ici un article du magazine *Finances* du mois de mars 1981 concernant la route Montréal-Toronto que Québecair venait de décrocher, voulant que ce débouché important assurer sans doute à la compagnie la rentabilité qui lui fait défaut depuis de nombreuses années.

Monsieur le ministre, on s'est vite aperçu que ce n'est pas nécessairement le fait d'avoir une route qui rend une compagnie rentable mais sa gestion. Lorsque Québecair a acheté cinq 737, et j'ai ici, encore une fois pour le bénéfice de M. La Salle, le communiqué de presse du 4 juin 1980... Lorsqu'ils ont acheté

[Traduction]

Mr. La Salle: I think you said...

Mr. Pepin: No. In the past few years, important changes have occurred in this sector. Three, four or five years ago, the air transportation sector still seemed to be a good area for investment. But for the reasons the honourable member and I are both aware of, that it is no longer the case and that is why government involvement in the aeronautics sector is now much more tolerated and easily accepted than it was three years ago. I would not like him to have the impression that I have anything against the Government of Quebec. Indeed, I have nothing against anybody. In other words, as far as I am concerned, the government's involvement is not that big a problem. In fact, there are other areas in the transportation sector where the Government of Quebec and federal organizations work together. I do not know whether my friend is aware of the 50/50 involvement with respect to the Bussières Trucking operation, for instance, where CN and the Quebec Government work together very harmoniously, I am told.

So, there is no desire, on our part, to exclude the Government of Quebec from this operation, so the transfer of control to the private sector does not seem an element of colossal importance in seeking a solution.

The Chairman: Thank you, Mr. La Salle.

Mr. Deniger.

Mr. Deniger: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Minister, I do not agree with Mr. La Salle's economic assessment, but I must admit that I share some of his concerns with respect to Québecair II's chance for survival. I think it would be appropriate to point out that Québecair I, the present company, is in such dire financial straits that, as far as I can see, there is no point in bailing it out. One has only to look at its financial statements to see that compared to the debts, the shareholders equity is not sufficient to make the company viable, although huge sums of money have been invested. As far as I can see, this has been wasted money.

Mr. Minister, with respect to the routes that Québecair never got, I think I should point out to my honourable colleague from Joliette that when Québecair presented a submission to the Canadian Transport Commission, it was given the Montreal-Toronto. The main reason why this was done was precisely so that the company might get back on its feet again. I have an article from the March 1981 issue of *Finances* regarding the Montreal-Toronto route that Québecair had just managed to land, and in the article, the point was made that this new opening on the market would probably insure the company the profitability that it had been lacking for so many years.

Mr. Minister, we soon realized that it is not a particular air route but, rather, its management which makes a company profitable. When Québecair bought five 737, and again, for the benefit of Mr. La Salle, I have the press release of June 4, 1980, it was stated clearly in the press release as well as in Mr.

[Text]

ces routes, monsieur le ministre, c'était clairement indiqué ici ainsi que dans le discours de M. Hamel la journée même, qu'ils avaient acheté ces avions pour rénover leur flotte d'appareils pour leur réseau québécois, «québécois», monsieur le ministre.

• 1145

Evidemment, au Québec, on voudrait tous avoir des jets: on est tous beaucoup plus confortable en volant en jet qu'en volant en avion à hélices, que ce soit des *Twin Otters* ou quoi que ce soit. Mais l'économie aérienne est telle que ce n'était pas des avions propices pour le marché du Québec. On aurait été beaucoup plus sage d'acheter des avions ADAC faits par *The Havilland*, ici, de profiter des possibilités de financement à taux d'intérêt peu élevé que d'acheter des jets. Si l'on voulait s'orienter dans les vols nolisés, un jet aurait suffi, non pas cinq.

Ceci étant dit, monsieur le ministre, je dois vous avouer que je partage votre opinion et je vous félicite pour l'offre que vous avez faite à Québecair. Ma préoccupation, et je pense que c'est également celle de mes collègues, est double. D'abord, les employés de Québecair: il faut s'assurer qu'ils conservent leur emploi parce que c'est ce qui est le plus important pour l'aviation au Québec.

Deuxièmement, les régions: celles qui sont desservies uniquement par Québecair, ne pouvaient être abandonnées. Dans ce contexte, monsieur le ministre, je vous approuve aussi. Je pense que vous respectez les deux vœux que je vous ai mentionnés.

Par contre, je crois que M. La Salle a un peu raison concernant les chances de succès d'une nouvelle société. C'est à ce sujet, monsieur le ministre que je voudrais vous entretenir ce matin.

Dans le contexte actuel, selon les règlements actuels qui gouvernent notre politique aérienne domestique et qui remontent à M. Jaamieson qui divisait le Canada en cinq, il est évident que si l'on veut strictement respecter la vocation régionale de Québecair, cette dernière, comme tous les autres transporteurs régionaux, devrait abandonner le service jet et je pense que personne ne veut voir cela. Je ne pense pas qu'une rationalisation des services aériens soit la solution pour la raison suivante: c'est qu'en rationalisant les services aériens de l'est, de l'ouest, en fait, toute forme de rationalisation, les services vont diminuer. Là où il y avait deux transporteurs, vous allez en avoir un. Cela veut dire moins de services, moins de qualité. Cela veut également dire que le consommateur n'aura plus le choix et qu'il devra sûrement payer davantage pour un service qu'il obtenait auparavant à un prix inférieur à cause de la concurrence.

Monsieur le ministre, s'il y avait liberté d'accès, s'il était plus facile d'obtenir des permis d'aviation, tel qu'on le proposait dans notre rapport sur la politique aérienne domestique, si l'on favorisait l'entrée du marché, à ce moment-là, le consommateur serait le juge ultime de la compagnie. Si le consommateur du Québec veut voler par Québecair, laissons-lui la possibilité. S'il veut voler par Air Canada, laissons-lui la possibilité. À ce moment-là, vous et tous les politiciens n'aurions pas notre mot à dire à ce sujet parce que c'est l'utilisateur qui aurait décidé. Dans le cas qui nous concerne, dont vous avez donné l'exemple, monsieur le ministre, des régions

[Translation]

Hamel's speech that day that they had bought these planes to renovate their fleet for the Quebec network, Mr. Minister.

Obviously, in Quebec, we would all like to have jets: everyone is much more comfortable flying in a jet than he is flying in a propeller plane, be it a Twin Otter or whatever. But the state of the airline industry is such that these were not the proper airlines for the Quebec market. It would have been much wiser to buy STOL planes made by de Havilland and to take advantage of low interest rates than to buy jets. If they wanted to gear their operations more towards to charter flights, one jet would have been enough, not five.

Having said this, Mr. Minister, I must admit that I share your opinion and I would like to congratulate you on the offer you made to Quebecair. My concern, and I am sure that it is also that of my colleagues, is twofold. First of all, Quebecair employees: we must ensure that they keep their jobs because that is the most important thing as far as aviation in Quebec is concerned.

Secondly, the regions: those who are served only by Quebecair can not just be abandoned. And again, Mr. Minister, I agree with what you have proposed. I think you have answered the two concerns that I have mentioned.

However, I believe Mr. La Salle is perhaps right in wondering what the chances for success are of a new company. That is precisely the subject I would like to discuss with you this morning, Mr. Minister.

In the present context and according to the current regulations governing our domestic air policy, which go back to Mr. Jamieson who had divided Canada into five regions, it is quite obvious that if we really wish to respect the regional vocation of Quebecair, that latter should, like all other regional carriers, give up jet service and I do not think anyone would like to see that happen. I do not think a rationalization of airline services is the solution for the following reason: by rationalizing airline services in the east and the west, indeed, any form of rationalization, services will decrease. Where there were two carriers, there will only be one. That means fewer services and less quality. It also means that the consumer will no longer have a choice and he will certainly have to pay more for services that he was getting at a lesser price before because there was competition.

Mr. Minister, if it were easier to obtain aviation licenses, as we have proposed in our report on domestic air policy, and if we were to open up the market, the consumer would be the ultimate judge of the company. If the Quebec consumer wishes to fly on Quebecair, let him do so. If he prefers to fly on Air Canada, let him have this possibility. That way, you and all the rest of us who are politicians will not have anything to say about it because the user will be the one to make the ultimate decision. In the present case, Mr. Minister, there are remote regions which do not wish Air Canada services to be taken away from them. They obviously do not want Air Canada to

[Texte]

éloignées qui ne veulent pas que Air Canada quitte leur région. Evidemment, elles ne veulent pas qu'Air Canada quitte leur région, elles ont deux services et vous leur dites qu'il n'y aura bientôt peut-être plus qu'un. Ces gens, habitués à deux services, vous les réduirez à un seul. Cela ne fait pas leur affaire. Mais si c'est rentable pour Air Canada et Québecair d'y aller, eh bien, qu'ils continuent à y aller, s'ils perdent de l'argent, un s'en ira. Si une compagnie aérienne décide d'augmenter ses tarifs, de les doubler ou de les tripler, eh bien, à ce moment-là, il me sera plus rentable, si je suis intéressé à ouvrir une compagnie d'aviation, d'y aller, à cause de mon efficacité et de mes prix moins élevés.

Monsieur le ministre, par votre proposition, vous sauvez une compagnie aérienne québécoise, en l'occurrence Québecair, vous créez une nouvelle entité, Québecair II, vous achetez les actifs, mais vous n'êtes pas responsable des dettes. Cela se fait à tous les jours en affaires, c'est une bonne décision. Mais le deuxième aspect de la décision, celui qui porte sur la structure de route, elle est fondamentale et je ne sais pas, monsieur le ministre, dans le contexte actuel de votre politique aérienne domestique, qui est celle de vos fonctionnaires et de M. Jamieson, comment vous pouvez prévoir la survie d'un nouveau transporteur régional au Québec dans la géographie qu'on lui a dessinée.

M. Pepin: Je remercie le député de La Prairie pour ses habituels bons conseils. J'aurais simplement deux remarques à formuler sur un de ses commentaires. D'abord, le public ne sait pas qu'il y a entre lui et moi et d'autres autour de nous une discussion au sujet de la politique du transport aérien domestique. Le député de La Prairie est très libéral dans ce domaine-là, comme il l'est dans d'autres, à savoir qu'il souhaiterait une assez forte libéralisation, une assez forte concurrence entre les différents transporteurs pour arriver à un objectif de rentabilité, d'efficacité et de sécurité, etc. C'est un cas assez amusant. Je ne suis peut-être pas aussi intelligent que lui, mais je réfléchis et je tire des conclusions différentes de l'expérience de Québecair. Je crois que cette expérience démontre encore, une fois, que des transporteurs régionaux, très souvent, ont plutôt l'ambition de devenir autre chose que régionaux et négligent, à l'occasion, les services intrarégionaux qu'ils devraient offrir. C'est le cas, à mon avis, qui a amené la déconfiture de Québecair: au lieu de concentrer sur l'intrarégional, on veut dépasser les frontières du régional pour aller dans la région voisine, en Floride, et faire des voyages autour du monde. Monsieur le député de Laprairie, selon moi cela prouve de façon concluante qu'il faut définir le rôle beaucoup mieux que le dernier rapport du Comité des transports ne le souhaite. C'était ma première remarque et je pense que nous allons être d'accord pour ne pas être d'accord.

• 1150

M. Deniger: C'est juste.

M. Pepin: Deuxièmement en effet, je suis tout à fait d'accord avec le député, sur le besoin de rationaliser et les routes et le choix des avions dans le marché interne du Québec. Je pense que c'est de plus en plus accepté et par le ministère provincial du Transport et par les sociétés elles-mêmes. C'est

[Traduction]

leave their region because now they have two airlines and you are telling them that pretty soon they will only have one. These people are used to having two airlines and you are forcing them to accept one. They do not agree with that. If it is profitable for Air Canada and Québecair to provide services there, then they should continue to do so; if they lose money, one of them will leave. If an airline decides to increase its rates, to double or triple them, then it might be profitable for me, if I am interested in opening up an airline company, to go and do business there because I can be efficient and offer lower prices.

Mr. Minister, in your proposal, you are saving a Quebec airline, in this case, Québecair, and creating a new entity, Québecair II; you are buying the assets, but you are not responsible for the debts. This sort of thing happens every day in the business world, and I think that it is a good decision. But the second aspect of the decision, which has to do with the structure of the routes, is a basic one and I do not know, Mr. Minister, in the present context of your domestic air policy, which is the one your officials and Mr. Jamieson go by, how you expect a new regional carrier to survive with the kind of geographical structure you have given it.

Mr. Pepin: I would like to thank the honourable member for La Prairie for his habitually good advice. I would just like to make two remarks on one of his comments. First of all, the public does not know that he and I and others around this table have had a discussion on domestic air transport policy. The honourable member for Laprairie is quite liberal in that area, as he is in others, and would therefore like this whole area to be opened up so that there would be strong competition between the various carriers with a view to achieving profitability, efficiency and safety. It is quite an amusing case. Perhaps I am not as intelligent as he is, but I have different thoughts and have drawn different conclusions from the experience of Québecair. I think that the latter's experience proves once again that regional carriers very often have the ambition of becoming something other than regional carriers and occasionally neglect the regional services they are supposed to provide. In my opinion, that is precisely what caused the demise of Québecair: rather than concentrating on regional services, they wanted to go beyond regional borders to provide services in neighboring areas, in Florida and even make trips around the world. Mr. honourable member for Laprairie, as far as I am concerned, that proves conclusively that roles must be defined far more precisely than the last report of the Transport Committee would hope for. That was my first remark and I guess we are going to agree to disagree.

Mr. Deniger: That is right.

Mr. Pepin: Secondly, I completely agree with the honourable member on the need to rationalize both routes and the choice of planes in the Quebec internal market. I think that this is a fact which both the provincial Department of Transport and the companies themselves are coming to realize. That

[Text]

pourquoi, c'est pourquoi contrairement à la suggestion qui m'est faite par certains employés de Régionnaires, il me semble que la proposition que nous avons faite doit garder Québécois et Régionnaire ensemble, de façon que la rationalisation ne se fasse pas seulement sur le plan des routes, mais aussi sur le plan du choix des avions etc. De façon que, un peu comme le gouvernement ontarien l'a fait, il a aidé à sa réalisation, dorénavant l'on prête beaucoup plus d'attention au marché intérieur et qu'on accepte ce que j'appelle le phénomène de la «détérioration», qu'on accepte que les gens obtiennent un service comparable et des avions à hélices plus fréquent que des avions à réaction. Cette idée est en voie de se développer dans la population. En d'autres termes, je pense qu'on en revient de la grande préoccupation de voler en avion à réaction; la population devient beaucoup plus réaliste à ce sujet. C'est pourquoi dans l'effet de création de Québécois II, il faudra donner une attention particulière à ce sujet. Je pense que les gens acceptent déjà l'idée que les deux vont se faire ensemble et que le choix des avions sera une préoccupation dominante dans les prochaines années.

M. Deniger: Pourquoi imposer à une population un type de services plutôt qu'un autre? Pourquoi ne pas laisser à l'utilisateur et à l'entrepreneur la liberté de choisir? Vous avez parlé d'une «détérioration». C'est une nouvelle expression je l'ignorais, monsieur le ministre. Mais pourquoi imposer cela? Pourquoi pas laisser les gens choisir, encore une fois?

On parle souvent de la route entre le Québec et la Floride. Québécois dira souvent que si l'on avait été plus libéral dans l'accès à cette route, ils ne rencontreraient peut-être pas dans les difficultés qu'ils rencontrent présentement. Vous savez aussi bien que moi, monsieur le ministre, qu'ils n'ont pas nécessairement tort. Vous savez très bien de quoi je parle. Air Canada a une route qui lui permet à la fois de combiner, à l'intérieur du même avion, des passagers réguliers et des passagers en excursion, alors que Québécois et Wardair ne pouvaient qu'admettre des passagers sur vols nolisés. Il s'ensuivait que l'avion était souvent à moitié vide, alors qu'Air Canada pouvait remplir les sièges vides avec des passagers réguliers. Selon moi, c'est une concurrence tout à fait déloyale. Encore une fois, monsieur le ministre, je vous reproche—en fait, je ne vous le reproche pas parce que je trouve que vous faites un travail exemplaire dans le dossier en sauvant une compagnie en faillite—mais pour l'avenir, à moins que vous ne restreigniez tellement le champ d'opération des transporteurs régionaux jusqu'à ce qu'ils deviennent des transporteurs de troisième palier, je ne vois pas de solvabilité possible pour les transporteurs régionaux, tels qu'ils sont aujourd'hui à moins qu'il ne s'appellent P.W.A. P.W.A. a, seul, tout l'Ouest alors que dans l'Est, il y a trois transporteurs régionaux qui se divisent de très petits marchés. Le seul qui fait de l'argent c'est, en fait, Nordair. Pourquoi? Parce que le nombre moyen de vols par ces routes du nord est deux fois plus élevé que celui Québécois et de APA. C'est la seule raison pour laquelle Nordair fait de l'argent.

[Translation]

is why, contrary to the suggestion made by some Régionnaires employees, our proposed plan is to keep Québécois and Régionnaires together so that rationalization will be carried out not only in terms of the routes, but also in terms of the choice of planes, et cetera. It would be somewhat like the Ontario government did, which assisted in the operation and now much more attention is paid to the internal market; there is complete acceptance of what I would call the decreased-jet-use phenomenon and of the idea that people can receive comparable service using propeller planes more often than jets. This idea is developing and growing acceptance among the population. In other words, I think we are getting away from this great preoccupation of flying in jets; people are becoming more realistic these days. That is why particular attention will have to be given to this matter if Québécois II is established. I think people accept the idea that the two go hand in hand and that the choice of planes will be a dominant concern in the years to come.

Mr. Deniger: But why impose one type of service rather than another on the people? Why not leave it up to the users and the contractor to choose? You spoke of the "decreased jet use" phenomenon, or "dejetization". That is a new expression that I was unaware of, Mr. Minister. But why impose this on people? Why not let people choose, again?

A lot is said about the Québec-Florida route. Québécois often says that if it had been given increased access to this route, it would not perhaps be facing the kind of difficulty it now is. You know as well as I do, Mr. Minister, that they are not necessarily wrong. You know exactly what I am talking about. Air Canada has a route which allows it to combine, in one plane, both regular passengers and excursion passengers, while Québécois and Wardair could only admit passengers on charter flights. As a result, the planes were often half empty, while Air Canada could fill the empty seats with regular passengers. As far as I am concerned, that was unfair competition. Again, Mr. Minister, I reproach you—well actually, I do not reproach you for it because I think you are doing exemplary work in your portfolio by saving a bankrupt company—but in the future, unless you restrict the field of operation of regional carriers to the point where they become third level carriers, I can not see how they could ever become profitable under present conditions, unless their name is PWA. PWA has the market all to itself in the West, whereas in the East, there are three regional carriers competing for very small markets. In fact, the only one making any money is Nordair. Why? Because the number of flights on Northern routes is twice that of Québécois and APA, that is the only reason why Nordair is making money.

Monsieur le ministre si vous ne modifiez pas, votre politique de façon sensible, politique qui n'a pas fonctionné parce qu'on

Mr. Minister, if you do not change your policy substantially, a policy which has not worked, as we have seen Transair, and,

[Texte]

a eu la faillite de Transair et celle effective, de Québécoir 1., comment pensez-vous que peuvent survivre les transporteurs régionaux? Monsieur le ministre c'est vous qui décidez de la survie, alors que ce devrait être le client. Evidemment, on s'entend sur le fait que l'on ne s'entend pas. Mais je ne suis pas encore convaincu que vous allez me faire changer d'idée à ce sujet, monsieur le ministre.

M. Pepin: Je ne suis pas convaincu du contraire, non plus.

M. Deniger: Si vous me permettez une dernière intervention, monsieur le ministre. Vous avez à choisir, en fait, entre le consommateur, le client, l'usager, la qualité du service qu'il recevra, sa fréquence et la survie de quatre compagnies aériennes. Et vous me dites que la survie de ces compagnies aériennes est tout à fait parallèle à la possibilité des usagers de continuer à voler alors que ce n'est pas du tout vrai? En ouvrant l'accès aux routes, les compagnies vont alors pouvoir y aller, là où il y a un marché, où il y a une piastre à faire. C'est, en fait, sur quoi notre société est fondée, monsieur le ministre. Tant que vous allez continuer à réglementer ainsi le transport aérien domestique, il n'y a aucune chance de survie dans le ciel canadien.

M. Pepin: Deux commentaires: peut-être suis-je trop traumatisé par l'expérience des États-Unis. Comme vous j'ai lu sur le sujet et il semble que la tentative de libération du transport aérien aux États-Unis ait des effets désastreux, du moins dans la majorité des cas.

Deuxièmement, j'aurais souhaiter réaliser toute l'opération de rationalisation avec Québécoir et Nordair dans le paquet mais, malheureusement, à cause de l'état d'esprit qui règne à Nordair et des desiderata, en particulier du gouvernement du Québec, malheureusement, on n'a pas pu réaliser cette chose.

M. Deniger: Monsieur le ministre, si vous aviez rationalisé toutes les routes à l'est du pays, si une compagnie aérienne régionale de Winnipeg à St-Jean, Terre-Neuve, à ce moment-là, moi, à titre d'entrepreneur, j'aurais voulu fonder une compagnie d'aviation. Mais qu'il y a eu rationalisation des transporteurs de l'Est, vous m'enlèveriez le droit de fonder ma propre compagnie d'aviation? Vous m'empêcheriez de donner le meilleur service possible parce que je serais jeune parce, plus dynamique, plus productif, que mes coûts seraient moins élevés, que je pourrais donner des tarifs moins élevés? Vous m'empêcheriez de fournir un service aux gens parce qu'il faut absolument protéger les compagnies en place? Cela ne tient pas debout. Et si vous continuez dans cette ligne—et Monsieur LaSalle avait raison de soulever cette question—qu'est-ce qui garantit que Québécoir II va faire de l'argent? Air Canada va toujours continuer à faire de l'argent.

Le président: Monsieur le ministre, voulez-vous répondre?

M. Deniger: On est en désaccord.

M. Pepin: Oui, on est en désaccord.

Le président: Merci, monsieur Deniger.

M. Pepin: Mais il y a bonne volonté de part et d'autre.

M. Deniger: Bien sûr.

[Traduction]

apparently, Québécoir I go bankrupt, how do you expect regional carriers to survive? Mr. Minister, you are the one deciding on their survival where in fact it should be the customer. We obviously have agreed to disagree. But I am not convinced that you are going to make me change my mind, Mr. Minister.

Mr. Pepin: I am not convinced of the contrary either.

Mr. Deniger: I just have one more thing to say, Mr. Minister. You have to choose between the consumer, the customer or user, the quality and frequency of the service he will be provided and the survival of four airlines. And you are telling me that the survival of these airlines is parallel to the possibility of the users continuing to fly, when this is not at all the case. By making these routes more accessible, companies will be able to go where they want, where there is a market and where there is money to be made. That is what our whole society is based on, Mr. Minister. As long as you continue to regulate the domestic air transport sector in this way, there will be no chance of survival for any of these carriers in Canadian skies.

Mr. Pepin: I have two comments to make. Perhaps I am too traumatized by what happened in the United States. Like you, I have read things on the subject, and it would seem that the attempt to open up the air transport sector in the United States has had disastrous effects, at least in most cases.

Secondly, I would have liked to carry out the rationalization operation with Québécoir and Nordair included in the deal but, unfortunately, because of the mentality of those at Nordair and the requirements of the Quebec government, in particular, we were not able to do this.

Mr. Deniger: Mr. Minister, if you had rationalized all Eastern routes, and there were one regional carrier from Winnipeg to St. John's, Newfoundland, does this mean that, if I wanted to set up my own airline, you would deny me this right because of the rationalization of Eastern air carriers? You would prevent me from providing the best service possible because I am young, dynamic, more productive and my costs are less, meaning that I could give lower rates? You would prevent me from providing a service to people because we simply must protect the companies which already exist? That just does not make sense. And if you continue to think along those lines—and Mr. LaSalle was right to bring this question up—what is there to guarantee that Québécoir II will make money? Air Canada will always make money.

The Chairman: Mr. Minister, would you like to respond?

Mr. Deniger: We disagree.

Mr. Pepin: Yes, we disagree.

The Chairman: Thank you, Mr. Deniger.

Mr. Pepin: But there is good will on both sides.

Mr. Deniger: Of course.

[Text]

The Chairman: Mr. Skelly is supposed to be next, but he has agreed to switch with Mr. McDermid, who has another commitment. Mr. McDermid, 15 minutes, please.

Mr. McDermid: Thank you, Mr. Chairman, and my thanks to my colleague, Mr. Skelly.

I want to follow a bit on the Quebecair situation, if I might. Considering that Air Canada will now have control of about 69% of the domestic air traffic in Canada—they will have a 50% ownership in the Quebecair 2 proposal, 80% of the shares of Nordair—can I ask the minister what is the attitude of the senior executives of Air Canada towards Quebecair, in which they will be directly involved? What was their attitude when this proposal was made to them?

Mr. Pepin: They were quite willing to accommodate what they saw as something worth doing. They agree that even if Air Canada is trying its best and managing to be a bilingual company, Nordair does its best also. They did not disagree with certain Quebec aspirations of having an air company that would be operated in French and would be seen as a preferred case for French speaking people to work. They shared that view and consequently Air Canada is quite willing and eager to help in the creation of that carrier, either from the existing one or a new one—preferably the new one.

• 1200

Mr. McDermid: Would you describe their attitude as enthusiastic toward your proposal?

Mr. Pepin: I could not describe it as such, because I did not ask that kind of question. I just suggested that they come and help us realize that objective and they were quite keen to do it. Whether it was partly their sense of the government's support or something that they loved to do on their own steam I could not say, but I can say that Mr. Taylor, in particular, is most constructive in his approach to a job on this matter.

Mr. McDermid: None of the Quebecair 2 recommendations, or the suggestions the minister has made regarding Quebecair 2, originated with Air Canada. Those were entirely from the ministry and were suggested by the minister to Air Canada, that is, that this was what you had in mind and you would participate. Is that the way it went?

Mr. Pepin: The initiative certainly came from me, not from Air Canada. But Air Canada has, I think, an excellent reputation in the country and, whenever something like that comes about, to a considerable degree the people involved—be they businessmen or be they with *des Sociétés d'investissements Desjardins* or be they the governments of provinces that will remain nameless—always looked upon Air Canada as a very able and worthwhile support. It is somewhat even a bit amazing to see how keen different entities, government and private, are to be associated with Air Canada in this country, which is a great tribute to Air Canada—internationally also; the number of companies that look to Air Canada to repair

[Translation]

Le président: Monsieur Skelly est censé prendre la parole maintenant, mais il a accepté de changer avec M. McDermid, qui a un autre engagement. Monsieur McDermid, vous avez 15 minutes.

M. McDermid: Merci, monsieur le président. Je voudrais d'abord remercier mon collègue, monsieur Skelly.

J'aimerais continuer cette discussion sur la situation de Québecair. Étant donné qu'Air Canada contrôlera maintenant environ 69 p. 100 de la circulation aérienne à l'intérieur du Canada—il détiendra 50 p. 100 des actions de Québecair II et 80 p. 100 des actions de Nordair—le ministre pourrait-il me dire quelle est l'attitude des hauts fonctionnaires d'Air Canada envers Québecair maintenant qu'ils vont participer directement à ces activités? Comment ont-ils reçu votre proposition?

M. Pepin: Ils étaient tout à fait prêts à accepter ce qui leur semblait être une bonne solution. Ils sont d'accord pour reconnaître que même si Air Canada fait de son mieux pour devenir une compagnie aérienne bilingue, c'est également le cas pour Nordair. Ils ne trouvent rien à redire avec certaines aspirations du Québec qui veut être doté d'une compagnie aérienne gérée en français où travailleraient de préférence des francophones. C'est leur avis et en conséquence Air Canada est tout à fait disposée à faciliter la création de ce transporteur soit en modifiant la compagnie existante soit en en créant une autre de préférence.

M. McDermid: Diriez-vous que leur attitude est enthousiaste vis-à-vis de votre proposition?

M. Pepin: Non parce que je n'ai pas posé la question. Je leur ai proposé de nous aider à atteindre cet objectif et ils sont très disposés à le faire. Que ce soit parce qu'ils pensent que le gouvernement les appuie ou parce qu'ils voudraient faire quelque chose eux-mêmes, je ne saurais dire mais je dois reconnaître que M. Taylor notamment a adopté une approche très positive dans cette affaire.

M. McDermid: Aucune des recommandations sur Québecair II ou aucune des propositions que le ministre a faites au sujet de Québecair II n'est venue d'Air Canada. Ces propositions viennent du Ministère et ont été présentées par le Ministre à Air Canada, c'est-à-dire: voilà ce que vous vouliez faire et comment vous vouliez participer. Est-ce ainsi que les choses se sont passées?

M. Pepin: L'initiative vient certainement de moi et non pas d'Air Canada. Mais Air Canada a, je pense, une excellente réputation au pays et lorsqu'un cas comme ça se présente, une bonne partie des intéressés—que ce soit les hommes d'affaires ou les sociétés d'investissement Desjardins ou les gouvernements provinciaux qu'on ne nommera pas—considèrent toujours Air Canada comme un allié à la fois compétent et très valable. Il est même un peu surprenant de voir comment différents organismes, tant publiques que privés, sont associés à Air Canada au pays ce qui est tout à l'honneur de la compagnie aérienne—même au plan international; ainsi beaucoup de compagnies aériennes demandent à Air Canada

[Texte]

their engines and to rationalize their airlines, and things like that, is remarkable.

Mr. McDermid: I agree, I will not argue with that point at all. I have the usual complaints with Air Canada that anyone would have with any airline in the world. I happen to think it is a pretty well run airline and I have said that publicly at this gathering before.

Was there any consideration given to having the federal shares in your proposal in Quebecair 2 go into the CDIC holdings—rather than being held by Air Canada—along with everything else that they are throwing in there?

Mr. Pepin: No.

Mr. McDermid: No consideration was given to that at all?

Mr. Pepin: No.

Mr. McDermid: Do you think that could possibly happen in the future?

Mr. Pepin: I have not thought about it.

Mr. McDermid: I want to change the subject slightly.

The former air administrator, whom, we all know very well, Mr. McLeish, retired recently. Is he in any way at all now connected with the federal government? In other words, does he have a consulting contract with the Department of Transport?

Mr. Pepin: Mr. Kroeger will answer that.

The Chairman: Mr. Kroeger.

Mr. Arthur Kroeger (Deputy Minister, Transport Canada): Yes, arrangements have been made for Mr. McLeish to provide some advice to the air administration, particularly on technical areas, such as airworthiness.

Mr. McDermid: It has to do with the Dubin report, I gather? A follow-up on the Dubin report?

Mr. Kroeger: Not limited to Dubin, no.

• 1205

Mr. McDermid: Can I ask you what that contract is, how long it is and the amount of money involved?

The Chairman: Mr. Kroeger.

Mr. Kroeger: It is a one-year contract. I do not believe it has been signed as yet. I cannot recall the exact amount of money; but it conforms to the normal practice that for a public servant who retires, if you add his pension to anything he would make on a contract, that would not total to an amount greater than what he would have made if he had remained as a public servant.

Mr. McDermid: Is he working independently or with a company as a consultant?

Mr. Kroeger: I think he has incorporated himself, but he is working independently.

[Traduction]

d'assurer la réparation de leur moteurs et de rationaliser leurs compagnies, cela est à mon sens remarquable.

Mr. McDermid: Je suis d'accord, je ne vous battra pas la controverse là-dessus. Les plaintes que j'ai à l'endroit d'Air Canada sont les mêmes que celles que peuvent avoir les passagers de n'importe quelle compagnie aérienne au monde. Je pense qu'Air Canada est bien gérée et je l'ai d'ailleurs dit publiquement ici avant.

A-t-on pensé de déposer des actions que le gouvernement fédéral aurait dans la nouvelle société Québécoir II dans le portefeuille de la Corporation de développement des investissements du Canada—plutôt que de les confier à Air Canada—ainsi que les autres apports du gouvernement?

M. Pepin: Non.

Mr. McDermid: On n'y a pas pensé du tout?

M. Pepin: Non.

Mr. McDermid: Est-ce que cela pourrait arriver plus tard?

M. Pepin: Je n'y ai pas pensé.

Mr. McDermid: Permettez-moi de changer légèrement de sujet.

Mr. McLeish, l'ancien administrateur que nous connaissons bien, a pris sa retraite récemment. Est-il encore associé d'une façon quelconque au gouvernement fédéral? En d'autres termes, travaille-t-il sous contrat en tant qu'expert pour le ministère des Transports?

M. Pepin: Je vais laisser M. Kroeger répondre.

Le président: Monsieur Kroeger.

Mr. Arthur Kroeger (sous-ministre, Transport Canada): Oui, on a pris des dispositions pour que Mr. McLeish prête son concours à l'Administration des transports aériens notamment pour des questions techniques comme la navigabilité.

Mr. McDermid: Est-ce que cela a trait au rapport Dubin? S'agit-il d'assurer un certain suivi à ce rapport?

Mr. Kroeger: Ce n'est pas limité au rapport Dubin.

Mr. McDermid: Puis-je me permettre de vous demander sur quoi porte ce contrat, quelle en est sa durée et le montant?

Le président: Monsieur Kroeger.

Mr. Kroeger: C'est un contrat d'un an. Je ne pense pas qu'il ait déjà été signé. Je ne me rappelle pas exactement quel en est le montant mais il respecte les normes habituelles voulant que pour un fonctionnaire à la retraite, si l'on ajoute à sa pension de retraite le montant qu'il doit toucher prévu au contrat, le total ne soit pas supérieur à ce qu'il aurait touché s'il était encore en fonction.

Mr. McDermid: Travaille-t-il seul ou en tant qu'expert pour une compagnie?

Mr. Kroeger: Je crois qu'il s'est constitué en société mais il travaille seul.

[Text]

Mr. McDermid: He has incorporated himself, but he is working independently. Do you know of any partners in that corporation?

Mr. Kroeger: None that I am aware of.

Mr. McDermid: It is a one-person corporation. Is that correct?

Mr. Kroeger: As far as I know, but I have not had any discussion with Mr. McLeish about this for at least a couple of months.

Mr. McDermid: Would you be prepared to table the contract or append it to the minutes of this meeting, once it is signed?

Mr. Kroeger: I see no reason why not. I think we would want to consult with Mr. McLeish about it; but when the contract is signed, I think that could be done.

The Chairman: If I may interrupt here, Mr. McDermid, if the contract is going to be made available, I would prefer it be made available to you and to any other member of the committee who wished, but not necessarily appended to the minutes of the committee. I am afraid there are so many contracts, if we started doing that, we may have pretty heavy minutes.

Mr. McDermid: As you direct, Mr. Chairman. That is fine.

May I turn to a very excellent report, the Ninth Report of the Standing Committee on Transport, *Domestic Air Carrier Policy*?

An hon. Member: Hear, hear!

Mr. McDermid: The minister brought it up, so I am not telling any tales out of school; but I am surprised he did bring it up today.

The minister talked about a meeting he had with members of the committee to discuss various matters in transport. Since he brought it up, let us talk a little bit about it.

I feel it is an excellent report, as do, I am sure, all members of the committee who participated in this. I would like to hear what the minister has to say about this report, the recommendations he accepts and the ones he does not accept; and the ones he does not accept, why?

Mr. Pepin: I am sorry, I did refer to our meeting. But last time I was here, I think I said I would have the members of the committee to dinner to talk about a number of things.

Mr. McDermid: Just let me get this on record now, Mr. Chairman.

Mr. Pepin: It was a lousy dinner.

Mr. McDermid: Let me get this on record so the press will not get the wrong idea. We had day-old sandwiches and dried-up carrot sticks for dinner. That is what the minister treated us to.

[Translation]

M. McDermid: Il s'est constitué en société mais il travaille seul. Savez-vous s'il a des partenaires?

M. Kroeger: Pas que je sache.

M. McDermid: C'est donc une société d'une seule personne n'est-ce pas?

M. Kroeger: Pour autant que je sache oui, mais je n'ai pas eu l'occasion de parler avec M. McLeish à ce sujet depuis au moins quelques mois.

M. McDermid: Seriez-vous disposé à déposer le contrat devant le comité ou de le faire mettre en annexe aux délibérations du comité, dès qu'il sera signé?

M. Kroeger: Je n'y vois pas d'inconvénients. Toutefois je voudrais en parler à M. McLeish avant, mais lorsque le contrat sera signé, je crois que cela pourra se faire.

Le président: Permettez-moi de vous interrompre monsieur McDermid, si le contrat doit être rendu public, je préférerais qu'on vous le fasse parvenir ainsi qu'à n'importe quel autre membre du comité qui voudrait en prendre connaissance mais je préférerais qu'on ne le mette pas en annexe aux délibérations du comité. Il y a tellement de contrats, et si nous annexons celui-là, nos délibérations risquent d'être extrêmement volumineuses.

M. McDermid: Comme vous voulez monsieur le président.

Permettez-moi de dire quelques mots au sujet d'un excellent rapport, je veux parler du 9ème Rapport du Comité permanent des transports intitulé «Politique des transporteurs aériens nationaux»

Une voix: Bravo, bravo!

M. McDermid: Le ministre en a parlé donc je n'invente rien, mais je suis surpris qu'il en ait parlé aujourd'hui.

Il a parlé d'une réunion qu'il a eu avec les membres du comité afin de discuter de plusieurs questions touchant les transports. Étant donné donc qu'il en a lui-même parlé, poursuivons un peu plus loin.

J'ai dit que je pensais que c'était un excellent rapport comme d'ailleurs tous les membres du comité qui y ont participé. Je voudrais que le ministre nous donne son avis sur ce rapport, quelles sont les recommandations qu'il accepte et celles qu'il n'accepte pas et dans ce cas pourquoi?

M. Pepin: Excusez-moi, en effet j'ai fait allusion à notre réunion. Mais la dernière fois que j'étais ici, je pense avoir dit que j'inviterais les membres du comité à dîner pour discuter de certaines choses.

M. McDermid: Permettez-moi d'apporter des précisions monsieur le président.

M. Pepin: Ce n'était pas un bon dîner.

M. McDermid: Permettez-moi d'apporter des précisions pour que la presse ne se fasse pas une fausse idée. Nous avons mangé des sandwich de la veille et des carottes déshydratées. C'est tout ce que le ministre a bien voulu nous donner.

[Texte]

Please continue, sir; I am sorry I interrupted.

Mr. Pepin: I just added it was . . .

Mr. McDermid: I just do not want them to think you took us across the river for one of those great meals you feed the press.

Mr. Nowlan: Yours were the rejects.

The Chairman: All right, let us stay out of the menu and get on to the issues of the committee.

Mr. Pepin: It was the lousiest dinner I have ever had.

I consider the report to be extremely well done, thoughtful, considerate, responsible and whatnot, as I alluded in my short discussion this morning with the member for La Prairie. My main difficulty with it has to do with the lack of definition of roles in the report. I think that is an honest debate, an honest difference of views. The committee report is more "liberal" and more inclined to accept the rules of competition.

I think, myself, the industry and the CTC are looking for a clearer definition of roles, national, regional, local.

• 1210

I happen to believe that is of the essence of a policy in Canada for the simple reason that I have already indicated: if you do not do that, everybody tends to want to do something other than what he is supposed to do. I think they should be prevented in some ways; that the local carrier should behave like a local carrier, the regional carrier like a regional carrier, the national carrier like a national carrier, and the international carrier like an international carrier. The only way you can do that is by having classification and definition of roles. That is the gist of my disagreement with the committee report. We will still try to accommodate this difference in the coming weeks.

Mr. McDermid: If the minister was looking for, in these recommendations, the i's dotted and the t's crossed, then I guess it is fair to say that he did not get that kind of direction from the recommendations from the committee; but I tend to disagree with the minister that there was not a definition of the roles of the various carriers. I think it is very clear in recommendations 3 to 6 regarding definitions of roles, and new entries have recommendations included in there.

For example, let us talk about the regionals. We suggested that regionals should be allowed to operate anywhere in Canada as long as they put down every 1,500 nautical miles, I guess, or great circle statute miles apart. This would cause a regional airline to set down at least twice, probably three times, across from coast to coast in the country. What is wrong with that type of competition in the country today? Do not the consumers benefit from this type of thing?

Mr. Pepin: My friend has just said that regionals should be entitled to operate anywhere in Canada. That is a contradiction in terms. If they could operate everywhere they wanted,

[Traduction]

Continuez monsieur, et excusez-moi de vous avoir interrompu.

M. Pepin: J'ai juste ajouté . . .

M. McDermid: Je ne voudrais pas que la presse pense que vous nous avez invités pour faire un somptueux repas, comme vous le faites avec les journalistes.

M. Nowlan: Vous avez eu les déchets.

Le président: Très bien. Ne parlons pas du menu mais plutôt de ce qui intéresse le comité.

M. Pepin: C'est le pire repas que j'ai jamais pris.

Je pense que le rapport est extrêmement bien fait, bien pensé, très responsable, comme je l'ai dit ce matin en discutant avec le député de La Prairie. Toutefois je lui reproche de ne pas définir comme il le faudrait les rôles. Je trouve qu'il exprime un débat honnête, assorti de divergences de vues de bon aloi. Le rapport du comité est plus «libéral» et a davantage tendance à accepter les règles de la concurrence.

Pour ma part, je pense que l'industrie et la Commission canadienne des transports veulent que les rôles nationaux régionaux et locaux soient définis plus précisément.

Je pense que c'est là l'essence même de la politique qui devrait être suivie au Canada pour la raison que j'ai indiquée antérieurement, car si ce n'est pas le cas, chacun tend à faire autre chose que ce qu'il est censé faire. Il faudrait les empêcher; je pense que le transporteur local devrait se contenter de jouer un rôle local, le transporteur régional, un rôle régional, le transporteur national, un rôle national, et le transporteur international, un rôle international. Et on ne peut y parvenir qu'en établissant des classifications et en définissant les rôles. C'est là l'essentiel de mon désaccord avec le rapport du comité. Cependant, dans les semaines à venir, nous essayerons de réduire ces divergences d'opinions.

M. McDermid: Si le ministre pensait que ce comité lui proposerait des recommandations précises, alors je suppose que le but recherché n'a pas été atteint. Cependant, je ne pense pas, comme le ministre le dit, que le rapport ne définissait pas les rôles des divers transporteurs. Je crois que les recommandations 3 à 6 portent justement sur la définition de ces rôles et des recommandations portent également sur les nouveaux transporteurs.

Parlons, par exemple, des transporteurs régionaux. Nous avons proposé de permettre aux transporteurs régionaux de circuler partout au Canada à condition de faire escale tous les 1500 miles nautiques, compte non tenu des miles statutaires. Dans ce cas, une compagnie aérienne régionale devrait atterrir au moins deux fois et même probablement trois fois pour aller d'une côte à l'autre. Que trouvez-vous à redire à ce type de concurrence aujourd'hui? Les consommateurs n'en profiteraient-ils pas?

M. Pepin: Mon ami vient de dire que les compagnies aériennes régionales devraient pouvoir circuler partout au Canada. Il y a là contradiction. Si elles peuvent effectivement circuler partout dans le pays, ce ne serait plus des compagnies

[Text]

they would not be regional any more; they would be national. So that is the lack of definition of role.

In my thinking on this subject—and that is possibly another small difference between ourselves—I tend, and I do not apologize for it, to give a lot of importance to the stability of the carriers, to the stability of the companies themselves. Some of my friends here tend to give more importance to the competition leading to the advantage of the traveller. I just happen to believe that competition without competitors is not competition. I tend to believe that you have to ensure first the survival of the carriers, particularly in these difficult times, before you concentrate on competition. That is another little nuance of variations between our views.

Mr. McDermid: I notice my time is almost up. Just one final...

The Chairman: You have one minute left.

Mr. McDermid: If we are discussing the committee's definitions, I think it is fair to say that a national airline was one that could go coast to coast non-stop. As you know, Wardair wanted to have that privilege, as well; they wanted to be the third national airline. In the definitions from the committee, our definition of a national airline was coast-to-coast flights non-stop. Regional airlines were serving regions, all regions of the country, and they had to set down in those regions; but a regional airline can cover all regions in the country, and that is what we are saying in our report.

If we are just arguing over definitions, then I think maybe we could have another one of our quiet gatherings with you and discuss that, as long as the sandwiches are fresh. If that is the minister's hang-up on our report, on definitions, then I think we can clear the matter up fairly quickly and in fact improve air service in this country and provide it at a reasonable cost to the consumers of the country.

• 1215

The Chairman: If I might just comment, Mr. McDermid, I think our report would also require any regional carrier to have the authorization of the CTC before it could go out of its regional zone.

Mr. McDermid: It would have to prove that there was a market there and that it could service that market—sure. The CTC still plays a very important role, and we said that in our report.

Mr. Pepin: Well, in Quebecair's difficulty, I see a reflection of what we should try to avoid. If Quebecair is in trouble, it is in part due to the fact that they decided to concentrate—that is why they purchased the planes they purchased—on serving from one region to another. They were also doing some charter work to Florida. If Quebecair had concentrated more—and the member for La Prairie and I seem to agree at least on that point—on their intra-regional responsibilities, they would not be where they are now. So I conclude from there that there is a need for a definition of what...

[Translation]

régionales; elles seraient nationales. Voilà ce que je veux dire en parlant d'absence de définition des rôles.

En y pensant, et voilà, je suppose, un autre domaine où nos opinions divergent quelque peu, j'ai tendance, et je ne m'en excuse pas, à accorder une grande importance à la stabilité des compagnies aériennes. Certains de mes amis ici présents accordent plus d'importance à la concurrence qui profite au consommateur. Je suis de ceux qui pensent que toute concurrence sans concurrents est dénuée de sens. Il faut tout d'abord assurer la survie des compagnies aériennes, et en particulier en cette période de crise, avant de s'intéresser à la concurrence. Nous divergeons également quelque peu sur ce point.

M. McDermid: Je constate que mon temps de parole s'achève. Une dernière...

Le président: Il vous reste une minute.

M. McDermid: Parlant des définitions du comité, une compagnie aérienne nationale est une compagnie qui peut aller d'une côte à l'autre sans escales. Comme vous le savez, la compagnie Wardair voulait obtenir ce privilège également; elle voulait devenir la troisième compagnie aérienne du Canada. D'après les définitions du comité, une compagnie nationale est une compagnie qui peut effectuer des vols sans escale d'une côte à l'autre. Les compagnies régionales desservent les régions, toutes les régions du pays et doivent se poser dans ces régions. Cependant, une compagnie régionale peut circuler dans toutes les régions du pays et c'est ce que nous disons dans notre rapport.

Si nous ne sommes en désaccord que sur les définitions, je pense que nous pourrions alors nous rencontrer et en discuter avec vous tant que les sandwiches que vous nous servirez seront frais. Si c'est là l'essentiel de ce que le ministre reproche à notre rapport, je pense que nous pouvons facilement résoudre ces problèmes, améliorer le service dans ce pays et le fournir à un coût raisonnable pour les consommateurs du Canada.

Le président: Si vous me permettez, monsieur McDermid, notre rapport prévoit également que toute compagnie régionale doit obtenir l'autorisation de la C.C.T. avant de sortir de sa zone.

M. McDermid: Il faudrait évidemment qu'elle prouve qu'il y a un marché et qu'elle peut le desservir. La C.C.T. continue de jouer un rôle très important et d'ailleurs nous l'avons précisé dans notre rapport.

M. Pepin: Les difficultés éprouvées par Québecair sont la preuve de ce que nous devrions essayer d'éviter. Si Québecair est en difficultés, celles-ci tiennent en partie à ce que cette compagnie a décidé de ne desservir que des régions et c'est la raison pour laquelle elle a acheté ces avions. Elle desservait également la Floride par vols nolisés. Si Québecair s'était davantage concentrée, et le député de Laprairie et moi-même sommes d'accord au moins sur ce point, sur ses responsabilités intrarégionales, elle ne serait pas en difficultés. J'en conclus donc qu'il faut définir ce que...

[Texte]

Mr. McDermid: Are you going to bail out every company in this country that has lousy management and makes dumb management decisions? That is what you are saying to me today. That is what you are saying to us; that they made stupid decisions. Now I am going to come in and take over and fix things up. If you keep doing that in the industry, you are going to have a hell of a lot of airlines on your hands, both local, regional, all kinds of them.

The Chairman: That is your final question.

Mr. Pepin: What I am saying is that by having a better definition of rules, I am hoping to convince regionals to behave like regionals and not to try to beat the nationals or the internationals, for that matter, or the trans-border, at least.

The Chairman: Thank you, Mr. McDermid. We now go to Mr. Skelly, and I understand that Mr. Skelly and Mr. Robinson are going to share the 15 minutes.

Mr. Skelly: Thank you, Mr. Chairman. Basically, I have four questions, at this point, that I would like to ask. One of them deals with the grounding of the *Queen of Prince Rupert*, but it is a much deeper question into the entire operation of the B.C. Ferry Corporation. The second one deals with search and rescue and the number of reports that have been done. The third one is Air B.C., and the last one is the operating or the development, hopefully, of a Canadian merchant fleet.

The minister is aware that the *Queen of Prince Rupert* was grounded in Gunboat Passage some time ago, last August. There was a marine casualty investigator assigned to go after the situation and investigate it. There are fairly interesting provisions in the Shipping Act, a rather Draconian procedure that involves self-incrimination, threat of penalty and imprisonment, failure to answer questions correctly, and violates, in some ways, the freedom of information policy struck by the government. It is a policy that seems to stem back to the old days of Captain Bligh and whatnot, but certainly is not copied by too many other countries.

I know report summaries have been released on those events. A case would be the Ramsay Island in which the marine casualty investigation group made summary reports available, presented them to the public at an inquest. They have also been released in court in order to compel an individual to testify. Now, what I would like to know in relation to this . . . I would also like to point out that B.C. Ferry . . . there are some fairly interesting problems in the operation of that outfit, as I see it.

The grounding of the *Queen of Port Alberni* involved the use of a captain who had not been experienced on the vessel. It looked like a cost-saving effort. The individual was not familiar with the vessel, and consequently with speed and control, wound up going aground. The *Queen of Prince Rupert* involves situations that again we do not have information on and they could provide it. There has been a substantial amount of dock damage over the last while. There are unlicensed personnel who are making marine operations decisions. There

[Traduction]

M. McDermid: Allez-vous renflouer toute société de ce pays dont la gestion laisse à désirer? C'est en fait ce que vous me dites aujourd'hui. Vous nous dites en fait que cette société a pris des décisions stupides. Alors voilà, j'arrive, je prends les choses en main et j'arrange tout. Si vous continuez dans cette voie, vous allez avoir de nombreuses compagnies aériennes entre sur les bras, des compagnies locales, régionales et de toutes sortes.

Le président: C'est votre dernière question.

M. Pepin: En définissant davantage les rôles, j'espère pouvoir convaincre les compagnies régionales de jouer un rôle strictement régional et de ne pas essayer de s'approprier le marché des compagnies nationales ou internationales ou du moins le marché transfrontalier.

Le président: Merci, monsieur McDermid. Passons maintenant à M. Skelly et je suppose que M. Skelly et M. Robinson devront se partager les 15 minutes qui restent.

M. Skelly: Merci, monsieur le président. Pour le moment, j'ai quatre questions que je voudrais poser. Ma première question porte sur l'échouage du *Queen of Prince Rupert*, mais elle porte en fait sur la façon dont est exploitée la *B.C. Ferry Corporation*. Ma seconde question porte sur les opérations de sauvetage et du nombre de rapports qui ont été rédigés à la suite de ces activités. Ma troisième porte sur *Air B.C.* et ma dernière sur la multiplication de la flotte marchande du Canada.

Le ministre sait que le *Queen of Prince Rupert* s'est échoué à Gunboat Passage en août dernier. Un officier de la marine a été chargé de l'enquête. La Loi sur la marine marchande du Canada renferme d'intéressantes dispositions et prévoit notamment une procédure draconienne où il est question de témoignages contre soi-même, de menaces d'amendes et d'emprisonnement, de refus de répondre aux questions correctement et de plus, cette loi enfreint, dans certains cas, la nouvelle Loi sur la liberté d'information adoptée récemment par le gouvernement. Cette loi sur la marine marchande semble remonter au temps du capitaine Bligh et on ne peut pas dire que de nombreux autres pays l'aient adoptée.

Je sais que des rapports sommaires ont été publiés sur ces événements. On pourrait parler de l'affaire de l'île Ramsay au cours de laquelle le groupe d'enquête a présenté des résumés au public. Ces résumés ont également été déposés devant les tribunaux dans le but de forcer un individu à témoigner. Je voudrais également dire que l'exploitation de la société *B.C. Ferry* pose certains problèmes fort intéressants.

Par exemple, le *Queen of Port Alberni* s'est échoué car il était commandé par un capitaine qui connaissait mal les commandes du navire. On a sans doute voulu économiser de l'argent ainsi. Le commandant ne connaissait pas le navire et celui-ci s'est donc échoué. Une fois de plus, nous n'avons pas de renseignements sur l'échouage du *Queen of Prince Rupert* et nous voudrions en avoir. Beaucoup de navires se sont échoués récemment et ont endommagé les docks. Des employés non compétents prennent des décisions sur les opérations

[Text]

are restraints in the system, cutbacks in services. There is disciplinary action taken against captains who do not involve adherence to strict schedules, and the passage through Gunboat Passage, as I understand it, would have saved that sailing 10 minutes. Inquiries into accidents, operations and safety, are essentially secret. There is no public access to the input, or no public input into the B.C. Ferry Corporation, and no release of information on the operation.

• 1220

What I am wondering about is that in the Shipping Act, that marine casualty investigation procedure really looks like an archaic provision. Would you be prepared to look at changing that law? Second; would you be prepared to release a summary or the report of the marine casualty investigator? Third, would you be prepared to look at an inquiry... well, I do not want the term "inquiry", I mean an investigation into the operations of that B.C. ferry system? I am surprised that in the overall inquiries in which they are involved in right now—one of them being as a result of this last grounding—it does not appear that your department is in any way involved. So there are three basic questions: Is there a possibility of looking at changing that law? Will you release that report? And the last one: Is it possible for you to look at the question of an inquiry into the operation?

Mr. Pepin: Let me try, because I looked into that. I tried to understand really what is at stake here. In the accidents on the marine side, there are procedurally three things which can happen, and Mr. Allan and Mr. Sinclair will correct me if I make mistakes. Three things can happen; first, you can have what is referred to as a preliminary inquiry; then you can have disciplinary hearings; then you can have a formal inquiry. These are the three steps which you have to bear in mind.

A preliminary inquiry is made in camera; it is considered to be forced testimony; there is no cross-examination or any kind of thing like that; it is really a very elementary procedure from the judicial point of view. And why is this...

Mr. Skelly: Elementary? Is it archaic or neanderthal or...

Mr. Pepin: Call it rough justice. Having in mind controls on inflation. The purpose there is simply to assign, to find out what happened, in order, hopefully, in the future to prevent it from happening again. So the preoccupation is not the guilt of the person involved; the preoccupation is just a knowledge of the facts. It is to learn what went wrong and how we can move, as rapidly as possible, to prevent that. So that is why generally—generally meaning all the time—there is no report on that preliminary inquiry. It would be considered to have exploited the witnesses, and things like that, if there were. On occasion there is a summary giving the main line of that, but that is all.

Mr. Skelly: In the past, when the testimonies differ, the report has been released to compel the individual, if he wanders away from incrimination. So there is history of release, as well.

[Translation]

maritimes. Il y a des restrictions, des réductions de services. Les capitaines qui ne respectent pas les horaires stricts font l'objet de mesures disciplinaires; d'ailleurs, si le navire avait traversé Gunboat Passage, cela aurait permis d'économiser dix minutes. Les enquêtes effectuées sur les accidents, les opérations et la sécurité sont largement secrètes. Le public n'a pas accès à ce qui se passe à la B.C. Ferry Corporation et aucun renseignement n'est divulgué sur son exploitation.

Dans la Loi sur la marine marchande du Canada, la disposition portant sur les enquêtes sur les sinistres maritimes est archaïque, il me semble. Envisageriez-vous de modifier cette loi? Seriez-vous disposé à faire publier le rapport de celui qui a fait l'enquête sur les sinistres maritimes? D'autre part, seriez-vous disposé à enquêter sur les opérations de la B.C. Ferry Corporation? Ce qui me surprend dans toutes ces enquêtes effectuées sur cette société et l'une d'entre elles est due justement à cet échouage, c'est qu'il ne semble pas que votre ministère soit en cause. Pour résumer, voici mes trois questions: envisagez-vous de modifier cette loi? Allez-vous publier ce rapport? Envisageriez-vous de mener une enquête sur la B.C. Ferry Corporation?

M. Pepin: Je vais essayer de répondre à vos questions car j'ai étudié l'affaire. J'ai essayé de comprendre ce qui était en jeu. En ce qui concerne les accidents maritimes, trois choses peuvent survenir et M. Allan ou M. Sinclair me corrigeront si je fais erreur. Vraiment, il peut y avoir enquête préliminaire, ensuite une audience disciplinaire et en dernier lieu une enquête officielle. Voilà les trois étapes qui peuvent être suivies.

L'enquête préliminaire est effectuée à huis clos car les témoignages sont effectués sous la contrainte; il n'existe pas de procédure de contre-interrogatoire. Il s'agit en fait d'une procédure très élémentaire du point de vue judiciaire. Et pourquoi...

M. Skelly: Élémentaire? Est-ce archaïque, néanderthalien?

M. Pepin: Disons qu'il s'agit de justice élémentaire. En pensant au contrôle des prix. Le but recherché est simplement de découvrir ce qui s'est passé en vue d'essayer d'empêcher que cette même situation se renouvelle à l'avenir. Le but recherché n'est donc pas de déterminer la culpabilité de la personne en cause, mais plutôt de savoir ce qui s'est passé et de prendre ensuite des mesures le plus rapidement possible, pour que la situation ne se reproduise plus. C'est la raison pour laquelle il n'y a jamais de rapport sur cette enquête préliminaire. On pourrait croire que les témoins auraient été exploités. Un résumé est de temps à autre publié, mais c'est tout.

M. Skelly: Par le passé, lorsque les témoignages diffèrent, le rapport a été publié en vue d'exercer une contrainte sur l'individu s'il s'éloigne de l'incrimination. Donc ces documents ont déjà été publiés.

[Texte]

Mr. Pepin: Generally speaking and it is the case with the *Queen of Prince Rupert*, you then move to disciplinary hearings from the preliminary inquiry, and this is what is going to happen on the *Queen of Prince Rupert*, as I understand it. In January you will have disciplinary hearings. The purpose really is to find out the guilt and to punish adequately. That is done in public; it is a public hearing. Okay? Then you will have the report saying that captain so-and-so behaved contrary to the rules of the trade, and so on. That is when you pin-point; that is when you indicate that so-and-so committed a mistake, voluntarily or otherwise.

Then the third step is formal hearings. Occasionally, you move. When the case is patently very important, very dramatic, you move straight to formal hearings. You appoint a learned judge and, as in the case of the *Hudson*, for example, you give him the responsibility to conduct hearings in public and he comes out with a set of recommendations, both with respect to individuals and with respect, also, to recommendations for the improvement of life rafts, the behaviour of captains, and things of that kind. You had one recently on the *Hudson*.

So all this is to say why the preliminary inquiry, in the case of the *Queen of Prince Rupert* did not lead to publication of reports on what happened.

• 1225

Mr. Skelly: But the dilemma here is that we can be totally familiar with that procedure and we come right down to the gut issue, which is that you have in the past released summaries; you have, when testimony before the commissions was different from the testimony inside this marine investigation casualty procedure, released the report. You have a terrible situation now with self-incrimination and what could be construed as a person's rights, and you have a terrible situation with your freedom of information policy. I want to see that summary, because I happen to believe something happened in there that is different from the information we are getting in public. And I believe it affects safety.

There is an inquiry going on in the B.C. Ferry Corporation. It will never be made public; and they simply demoted the fellow for six months. There is obviously a conflict between what they did and the steps you have taken. The information we have is that there is something there. I can in no way see how it is going to harm anybody if you simply make a summary of the events and release it. I think you have a very terrible problem in government consistency and policy on freedom of information and in basic constitutional rights, not giving that document out.

The second thing is there has to be a look at that law. And the last thing is that there is a pretty serious need for the federal government, because of its responsibilities under the Canada Shipping Act, to have a good look at the operation of the B.C. Ferry Corporation from a marine point of view.

[Traduction]

M. Pepin: En général, et c'est ce qui s'est passé pour le *Queen of Prince Rupert*, des audiences disciplinaires sont tenues après l'enquête préliminaire et c'est ce qui va se passer dans ce cas. Ces audiences seront tenues au mois de janvier. Dans ce cas, le but recherché est de trouver le coupable et d'imposer des mesures disciplinaires. Ces audiences sont publiques. Le rapport indiquera que le capitaine Untel n'a pas respecté les règles de la profession et ainsi de suite. C'est lors de ces audiences qu'on établit la culpabilité de la personne et que celle-ci a commis une erreur délibérément ou non.

La troisième étape consiste à tenir des audiences officielles. Lorsque l'affaire est très importante, des audiences officielles sont tenues immédiatement. Un juge compétent est nommé et comme dans le cas du *Hudson*, par exemple, il est chargé de tenir des audiences qui sont publiques. Après ces audiences, il remet une série de recommandations portant sur les individus en cause et aussi sur l'amélioration des canots de sauvetage, le comportement du commandant et ainsi de suite. C'est ce qui s'est passé récemment pour le *Hudson*.

Tout ceci pour vous donner la raison pour laquelle aucun rapport n'a été publié après l'enquête préliminaire effectuée à propos du *Queen of Prince Rupert*.

M. Skelly: Mais le dilemme ici c'est que nous pouvons connaître parfaitement bien la procédure, mais on en arrive malgré tout au noeud du problème, à savoir que vous avez déjà divulgué des résumés. Lorsque les témoignages présentés aux commissions ne correspondaient pas à ceux qu'avait permis d'accumuler la procédure d'enquête sur les accidents marins, vous avez divulgué le rapport. Et vous vous trouvez maintenant dans une terrible situation relativement à l'auto-incrimination et à ce qui pourrait être interprété comme étant des droits, et il y a également le problème de votre politique sur le droit d'accès à l'information. J'aimerais voir ce résumé, car il se trouve que je pense que ce qui s'est produit diffère des renseignements qui ont été divulgués au public. Et je pense que cela a une incidence sur la sécurité.

La *La C. Ferry Corporation* est en train de mener une enquête. Mais celle-ci ne sera jamais rendue publique. Ils ont simplement rétrogradé le type pour une période de six mois. Il y a de toute évidence conflit entre ce qu'ils ont fait et les mesures que vous, vous avez prises. Les renseignements dont on dispose nous amènent à croire qu'il y a quelque chose de plus. Je ne vois pas comment vous pourriez nuire à quelqu'un en préparant tout simplement un résumé des événements et en le diffusant. Si vous ne diffusez pas ce document, il me semble que vous aurez du mal à concilier l'attitude du gouvernement, la politique sur la liberté d'accès à l'information et les droits constitutionnels de base qui sont reconnus.

Le deuxième élément, c'est qu'il faut voir ce que prévoit la loi. Enfin, il faudrait que le gouvernement fédéral, à cause des responsabilités qui lui reviennent en vertu de la Loi sur la marine marchande du Canada, examine de plus près le

[Text]

Mr. Pepin: I think the facts you are looking for will come in the disciplinary hearing.

Mr. Skelly: There is no guarantee, because if you do not release those—and then, in the hearing they do not have access to counsel, but in the public hearing they do have access to counsel. So we may never in fact get to the root of this matter.

Mr. Pepin: Mr. Sinclair, when he was the marine administrator, and I presume Mr. Allan now, always emphasized to me the importance of the non-publication of preliminary hearings, because what the purpose is there is to obtain from the witnesses, from the parties, as much information as possibly can be obtained in the shortest period of time. If they are under the pressure of the publication of these hearings, of these inquiries, they will not be as forthcoming and you will not get to know as much as you want to know about how to prevent similar accidents in the future. I thought this was a valid preoccupation.

Mr. Skelly: It is something like putting your hand into a burning pit, to tell the truth. At any rate, I want to ask about Air B.C.

Mr. Pepin: And that system works as it has operated in the past.

Mr. Skelly: Sure; so does flogging, Mr. Minister. But I want to get on to Air B.C.

Air B.C. is in a situation of subregional carrier on the coast of British Columbia. The owner, Jim Pattison, has threatened his employees for the umpteenth time that he is going to shut the operation down if they do not make substantial concessions. That outfit was given by the Canadian Transport Commission almost every airline—all their licences on the coast of B.C., and he bought up all the competitors as well as the companies who wished to operate.

The Air Transport Committee sat in Vancouver. They refused to go to the communities that were going to be affected by this, even though they were requested, and the CRTC does it. What we have run up with is a situation right now with cutbacks in service, selling off equipment I think is vital to servicing areas such as the central coast of British Columbia, the amphibious aircraft that go in there—I think they are probably the safest equipment to serve that area—and now we have him threatening to shut the whole thing down.

I think there is a real problem here. The Air Transport Committee really screwed up by not going into the communities to check out what people need. They preferred to talk about dividing up the air business with air carriers only in the City of Vancouver.

[Translation]

fonctionnement de la *BçCç Ferry Corporation*, du point de vue de ses activités maritimes.

M. Pepin: Je pense que l'audience disciplinaire vous fournira les renseignements que vous souhaitez avoir.

M. Skelly: Il n'y a aucune garantie, car si vous ne les divulguez pas... d'autre part, dans le cadre de l'audience, ils n'ont pas accès à l'avocat, contrairement à ce qui se produit dans l'audience publique. Alors on ne connaîtra peut-être jamais le fond des choses.

M. Pepin: M. Sinclair, lorsqu'il était administrateur de l'Administration canadienne du transport maritime, et je suppose que ce serait également le cas de M. Allan qui est en poste à l'heure actuelle, a toujours souligné l'importance de la non-publication des audiences préliminaires, car l'objet de celles-ci c'est d'obtenir le plus rapidement possible auprès des témoins et des parties concernées le maximum de renseignements. Si tout cela était publié, les gens seraient sous pression, ils seraient plus hésitants, et vous auriez du mal à obtenir les renseignements dont vous auriez besoin en vue d'éviter que des accidents semblables ne se reproduisent. J'avais trouvé cette préoccupation très valable.

M. Skelly: C'est comme mettre sa main au feu, pour dire la vérité. Quoi qu'il en soit, j'aimerais vous poser des questions au sujet de la société Air B.C..

M. Pepin: Ce système fonctionne comme par le passé.

M. Skelly: Bien sûr, tout comme la flagellation, monsieur le ministre. Mais j'aimerais maintenant passer à la société *Air B.C.*

La *Air B.C.* est un transporteur sous-régional de la côte de la Colombie-Britannique. Son propriétaire, Jim Pattison, a, pour la nième fois, menacé de fermer boutique si ses employés ne lui accordent pas des concessions importantes. La Commission canadienne des transports a donné à cette boîte presque toutes les compagnies aériennes... tous leurs permis pour la côte de la Colombie-Britannique, et ce type a racheté tous ses concurrents ainsi que les sociétés qui voulaient continuer de tourner.

Le Comité sur le transport aérien a siégé à Vancouver. Ils ont refusé de desservir les collectivités qui allaient être touchés par cela, et ce malgré le fait qu'on le leur avait demandé. Le CRTC le fait. On se trouve maintenant dans une situation où il y a eu des réductions de services, où de l'équipement essentiel, vital à la côte centrale de la Colombie-Britannique, comme par exemple les aéronefs amphibies (qui sont sans doute les appareils les plus sûrs qui desservent cette région) est en train de se faire liquider, et maintenant il menace de fermer boutique.

Il me semble que c'est là un problème très grave. Le Comité sur les transports aériens s'est vraiment gouré en n'allant pas vérifier sur place dans les collectivités pour voir ce dont avaient besoin les gens. Il a préféré ne discuter que de la répartition du trafic aérien de la ville de Vancouver entre les différents transporteurs.

[*Texte*]

The second thing we have to look at is the kind of blackmail tactics that Pattison seems to be quite willing to use on the public and on the employees of the operation, because it is ultimately we, the public and the communities, who will pay. What I would like, if it is at all possible, is to have an inquiry from the Air Transport Committee into exactly what is the status of Air B.C. and what Pattison's intentions with this are.

• 1230

In spite of Mr. Deniger's and some of the other appeals here today, it is the people in the communities on the coast of British Columbia whose safety is at stake, whose public service and convenience is at stake and who will ultimately pay the price for Pattison's problems. Would you be prepared, in light of this most recent attempt at blackmail, to have the Air Transport Committee look at his selling off of aircraft, look at his basic survivability and what will be in place down the road?

Mr. Pepin: I think I am willing to discuss that with the vice-chairman of the CTC, to find out if there is, in his view, a *prima facie* need for that. I am pleased that you did not ask me to do it, because with respect to the CTC I am always sort of in between—how do you say that in English? . . .

Mr. Sinclair: A rock and a hard place.

Mr. Pepin: —a rock and a hard place. If I intervene too often, I am accused of destroying this institution; if I do not intervene enough, I am accused of not protecting the public. I am glad that you put it in those friendly terms and I will see what I can do with the CTC to find out if, *prima facie*, there is a justification for looking into it.

The Chairman: Mr. Robinson, you have about one minute.

Mr. Robinson (Burnaby): Fine, Mr. Chairman, I will move right ahead then. That was a very equitable sharing of the time, because I do intend, Mr. Chairman, to come back on Thursday next to question the minister quite carefully with respect to the whole issue of the cancellation fees that are permissible for advance booking charters.

As the minister knows, Friday last the Air Transport Committee issued a press release with, one might almost say, indecent haste, stating that the original intent of the ABC provisions of the air carrier regulations was to allow charterers to keep more than 10% of the fare. However, the minister will, of course, know that the question of intent is irrelevant; Canadians are entitled to act upon what the law states and not necessarily what some person suggests the intent of that law may be over a period of some 10 years.

I want to put the minister on notice that I expect and I hope that he will bring with him to the Thursday meeting of this committee the head of the Air Transport Committee, Mr. Armstrong, who will be in a position to assist the minister in answering questions in this area. I am going to give the minister just an indication of two or three of the areas I will be looking at: One, I would like the minister to clarify and to

[*Traduction*]

Deuxièmement, il nous faudra nous pencher sur les tactiques de chantage que Pattison semble vouloir utiliser avec le public et avec ses employés, car, en dernier lieu, ce sont le public et les collectivités qui devront payer. Si cela était possible, j'aimerais que le Comité sur les transports aériens fasse enquête sur le statut de la *Air B.C.* et sur les réelles intentions de M. Pattison.

Malgré les appels lancés aujourd'hui par M. Deniger et par d'autres, ce sont la sécurité et le service des gens des collectivités de la côte de la Colombie-Britannique et le service qui leur est donné qui sont en cause, et ce sont eux qui payeront en dernier lieu pour les problèmes de M. Pattison. Compte tenu de cette dernière tentative de chantage, seriez-vous prêts à demander au sur les transports aériens d'examiner sa vente de matériel, ses possibilités de survie et les perspectives d'avenir pour les gens de ces régions?

M. Pepin: Je suis prêt à en discuter avec le vice-président de la CCT, afin de savoir s'il pense que cela est nécessaire. Je suis heureux que vous ne m'ayiez pas demandé de le faire, car, lorsqu'il s'agit de la CCT, je me sens toujours entre . . . comment dites-vous cela, en anglais?

M. Sinclair: Entre deux chaises.

M. Pepin: . . . entre deux chaises. Si j'interviens trop souvent, on m'accuse de détruire l'institution, et si je n'interviens pas assez souvent, on m'accuse de ne pas protéger le public. Je suis ravi que vous ayez exprimé votre requête en des termes aussi gentils, et je verrai ce que je peux faire avec la CCT afin de savoir si pareille enquête serait justifiée.

Le président: Monsieur Robinson, il vous reste environ une minute.

M. Robinson (Burnaby): Très bien. Alors j'y vais. C'était là une façon très équitable de partager le temps, car j'ai l'intention, monsieur le président, de revenir jeudi prochain pour poser des questions au ministre au sujet de toute la question des frais d'annulation qui sont permis lorsqu'il s'agit de vols nolisés pour lesquels il faut réserver à l'avance.

Comme le sait le ministre, vendredi dernier, le Comité sur les transports aériens a émis un communiqué de presse avec une hâte que l'on pourrait presque qualifier d'indécence, dans laquelle il déclare que l'objet original des dispositions ABC des règlements des transporteurs aériens c'était de permettre aux vendeurs de places sur des vols nolisés de conserver plus de 10 p. 100 du prix du billet. Mais le ministre n'ignore pas que la question de l'intention est tout à fait hors de propos. Les Canadiens ont le droit d'agir en fonction de ce que dit la Loi et non pas en fonction de l'intention que quelqu'un prête à une loi pour une période de dix ans.

Je tiens à dire au ministre que je m'attends à ce que jeudi soir il vienne au comité accompagné du président du Comité sur les transports aériens, M. Armstrong, qui pourrait l'aider à répondre aux questions que nous aurons à lui poser à ce sujet. J'aimerais vous donner une idée de deux ou trois thèmes au sujet desquels je me propose de poser des questions: premièrement, j'aimerais que le ministre me dise si oui ou non le

[Text]

confirm that, in fact, they received legal opinion—that is, the Air Transport Committee—received legal advice from their own legal division that the regulations, as they now stand, only allow for 10% and no more to be held under 63.(2)(g). The minister is familiar with that regulation. It states, unequivocally: notice that the portion of the deposit that is equal to 10% is not refundable. That does not mean more or less, it means 10%, period, as the minister knows very well.

I would like the minister to bring Mr. Armstrong before the committee with evidence . . .

The Chairman: Mr. Robinson, before you go any further, I do not think the minister can do that. We are considering Votes 1b, 10b, 35b, 45b, 50b, 55b, 60b, 65b and 80b. I do not see that coming within the reference we have at the moment.

There will be an opportunity on the main estimates in the winter or, since we have adopted the new proposed Standing Orders as of December 22 and we will be getting, under those Standing Orders, the annual reports of all Crown corporations and government agencies, you would be quite free to question that aspect on the annual report of the CTC. But the reference here, in our estimates, to the CTC is a statutory payment and not a vote.

Mr. Robinson (Burnaby): Mr. Chairman, I refer, with respect, to Vote 1b, which is the departmental administration vote. The chairman is well aware of the fact that under the provisions of that vote, that particular Vote 1b, the minister can be questioned very generally with respect to all aspects of the administration of his department. I just came from the Justice Committee, and certainly that flexible and open an interpretation—which is long-supported by precedents in this committee and others—I would suggest with respect, Mr. Chairman, should be accepted here.

• 1235

If the minister does not want to bring the chairperson of the Air Transport Committee with him on Thursday, certainly I will question the minister directly. I am suggesting, in light of the minister's response in the House—which indicated, shall we say, a certain degree of confusion on the subject—that he may wish to seek some expert advice from the chairperson of the Air Transport Committee. If that is not the case, if he does not want to have him come before the committee with him, certainly on Thursday, Mr. Chairman, I will be pursuing the matter directly with the minister under the broad provisions of Vote 1b on the general policy of his department.

The Chairman: Mr. Deniger.

Mr. Deniger: Unless the chairman has already ruled on it, I will stop my comments . . .

The Chairman: I have not yet made a final rule on it.

Mr. Deniger: —but if you have not ruled on it, then I support Mr. Robinson's point. It is not uncommon for the minister to appear, even with supplementary estimates, with witnesses from the CTC to help him.

[Translation]

Comité sur les transports aériens a été avisé par son service du contentieux que les règlements dans leur libellé actuel, ne prévoient que 10 p. 100, et pas plus, en vertu de l'article 63(2)(g). Le ministre connaît bien ce règlement. Il dit, que la partie du dépôt qui est égale à 10 p. 100 n'est pas remboursable. C'est 10 p. 100, un point c'est tout; 10 p. 100, pas plus et pas moins, comme le sait très bien le ministre.

J'aimerais que le ministre amène M. Armstrong devant nous avec des preuves . . .

Le président: Monsieur Robinson, avant que vous n'alliez plus de l'avant, je tiens à vous dire que je ne pense pas que le ministre puisse faire cela. Nous sommes en train d'étudier les crédits 1b, 10b, 35b, 45b, 50b, 55b, 60b, 65b et 80b. Je ne pense pas que cela soit prévu dans notre ordre de renvoi.

Cela serait peut-être possible dans le cadre de l'étude que nous ferons du budget principal pendant l'hiver. Ou alors, puisque nous avons adopté les nouveaux règlements à compter du 22 décembre, et puisqu'en vertu de ces règlements, nous recevrons tous les rapports annuels des sociétés de la Couronne et des organismes gouvernementaux, vous seriez tout à fait libre, à ce moment-là, de poser des questions au sujet du rapport annuel de la CCT. Mais ce qui est prévu ici pour la CCT est un versement obligatoire et non un crédit.

M. Robinson (Burnaby): Monsieur le président, mon intervention se rapporte au crédit 1b, qui correspond à l'administration centrale. Le président sait très bien qu'en vertu des dispositions de ce crédit 1b, nous pouvons interroger le ministre sur n'importe quel aspect de l'administration de son ministère. J'arrive du Comité de la justice, et il me semble, monsieur le président, que l'on devrait adopter ici ce même genre d'interprétation souple et ouverte. Cela se trouve appuyé par un certain nombre de précédents dans notre Comité ainsi que dans d'autres.

Si le ministre ne veut pas venir jeudi accompagné du président du Comité sur les transports aériens, je poserai mes questions directement à lui. Ce que je pense, c'est que, compte tenu de la réponse donnée par le ministre à la Chambre, qui révélait disons, une certaine confusion, il souhaiterait peut-être rechercher auprès du président du Comité sur les transports aériens des conseils d'expert. Si ce n'est pas le cas, s'il ne veut pas que ce monsieur l'accompagne devant le Comité, alors je tiens à dire, monsieur le président, que jeudi je poserai directement des questions au ministre au sujet de la politique générale de son ministère, et ce en vertu du crédit 1b.

Le président: Monsieur Deniger.

M. Deniger: À moins que le président ait déjà pris une décision, je m'abstiendrai de faire des commentaires . . .

Le président: Je n'ai encore rien décidé de définitif.

M. Deniger: . . . mais si vous n'avez pas encore décidé, j'appuierai M. Robinson. Il n'est pas exceptionnel, même lorsqu'on examine le budget supplémentaire, que le ministre

[Texte]

Specifically, we have had examples where operation people from the Railway Transport Committee of the CTC have been here, along with the minister, to answer specific questions. I remember Mr. Green being here, Mr. Gray being here, and several other members of the Railway Transport Committee. I see no objections not only to the line of questioning of Mr. Robinson, which I think is very interesting—I will probably follow up on it myself on Thursday, because I think he is right—but also, I do not think we can impose on the minister who he should have or not have with him. I think he would be well advised to have Mr. Armstrong with him on Thursday, since he has been given notice by Mr. Robinson. I do not think the minister could then say he does not have Mr. Armstrong with him so he cannot answer.

The Chairman: Mr. Nowlan.

Mr. Nowlan: Well, I agree completely with both Mr. Robinson and Mr. Deniger. We had Mr. Franche here on the VIA Rail estimates, and we have had other people here on departmental estimates under the supplementary estimates.

Frankly, under the departmental administration, I think the question is wide enough to include the questions that Mr. Robinson is giving notice to the minister about now. How the minister wants to handle it is up to him, but I really think it is very relevant.

The Chairman: I appreciate your comments, and I am certainly not trying in any way to preclude the questioning, but I do have to be mindful of the reference we have. If I read Vote 1b or services and program expenditures, including recoverable expenditures on behalf of the Canada Pension Plan, the Unemployment Insurance Act, 1971 . . . I am sorry, I am looking at the wrong one. Vote 1 . . .

Mr. Robinson (Burnaby): This gives me an opportunity to raise a number of issues. My colleague from . . .

The Chairman: I agree with that, but it has to be within the program expenditures and the grant listed in the estimates.

In the meantime, it is not a question of whether the minister does not want to bring somebody from the CTC; it was not the minister who suggested that was outside our terms of reference, it was I. So that is not the question at all.

As I said, I try to provide the widest possible latitude to members in questioning. In the meantime, before the next meeting, I will get some additional procedural advice. I will make a ruling on it at the beginning of the next session of the committee based on expert advice on procedure.

Mr. Robinson (Burnaby): I would, Mr. Chairman, ask that the minister, if possible, bring the relevant officials with him in the event—and hopefully that the chairman's ruling is positive.

[Traduction]

vienne accompagné de représentants de la CCT, qui sont là pour l'aider.

Je songe notamment à un certain nombre de cas où le ministre est venu accompagné de représentants du Comité sur les transports ferroviaires de la CCT. Je me souviens d'avoir vu ici M. Green, M. Gray, ainsi que d'autres membres du Comité sur les transports ferroviaires. Je n'ai aucune objection pour ce qui est des questions de M. Robinson qui, je pense, sont très intéressantes (et je vais d'ailleurs revenir là-dessus moi-même jeudi car je pense qu'il a raison), et je ne pense pas que nous puissions décider, pour le ministre, qui peut ou ne peut pas l'accompagner. Compte tenu de l'avertissement que lui a donné M. Robinson, je pense qu'il ferait mieux de venir accompagné de M. Armstrong jeudi. Ainsi, il ne pourrait pas dire qu'il n'est pas en mesure de répondre parce que M. Armstrong n'est pas avec lui.

Le président: Monsieur Nowlan.

M. Nowlan: Je suis tout à fait d'accord avec MM. Robinson et Deniger. M. Franche est venu comparaître devant nous lorsque nous avons examiné le budget de VIA Rail, et il y a d'autres cas où des gens sont venus comparaître dans le cadre de notre examen du budget supplémentaire.

Je pense bien franchement que la définition de l'administration centrale, qui fait l'objet de ce crédit, est suffisamment large pour inclure toutes les questions dont M. Robinson vient de signifier au ministre. C'est au ministre qu'il revient de décider de la façon de procéder, mais je pense que cette question est très pertinente.

Le président: Je vous remercie de vos commentaires, et je n'essaie pas de limiter les questions, mais je dois tenir compte du mandat du Comité. Si je lis le texte explicatif du crédit 1b, il s'agit de services et de dépenses de programme, y compris les dépenses recouvrables au titre du Régime de pensions du Canada, de la Loi de 1971 sur l'assurance-chômage . . . Excusez-moi, ce n'est pas ce crédit-là. Crédit 1 . . .

M. Robinson (Burnaby): Cela me donne la possibilité de soulever un certain nombre de questions. Mon collègue de . . .

Le président: Je suis d'accord avec vous là-dessus, mais vos questions doivent se rapporter aux dépenses de programme et aux subventions qui figurent dans le budget.

Quoi qu'il en soit, la question n'est pas de savoir si le ministre veut ou non venir accompagné de quelqu'un de la CCT. Ce n'est pas le ministre, mais c'est moi qui ai dit que cela n'était peut-être pas prévu par notre ordre de renvoi. Ce n'est donc pas là la question.

Comme je l'ai dit, j'essaie de donner un maximum de latitude aux députés pour ce qui est de leurs questions. Je me renseignerai au sujet de la procédure à suivre, avant notre prochaine réunion. Je rendrai ma décision à ce sujet au début de la prochaine réunion du Comité.

M. Robinson (Burnaby): Monsieur le président, je demanderais au ministre de venir à la réunion accompagné des hauts fonctionnaires responsables au cas où votre décision serait favorable, et c'est ce que j'espère.

[Text]

The Chairman: Well, my personal preference would be to be able to make a positive ruling, Mr. Robinson. I would therefore suggest that the minister might want to invite Mr. Armstrong to be here on Thursday at 3.30 p.m.

Mr. Pepin: I will be ready.

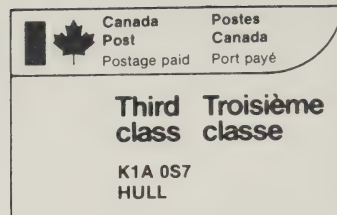
The Chairman: Until that time, the meeting is adjourned, with the thanks of the committee to the witnesses who appeared this morning.

[Translation]

Le président: Monsieur Robinson, je préférerais pour ma part pouvoir rendre une décision favorable. Le ministre voudrait peut-être inviter M. Armstrong à venir ici pour notre réunion de jeudi qui se tiendra à 15h30.

M. Pepin: Je serai prêt.

Le président: Je remercie au nom de tous les membres du Comité les témoins qui ont comparu ce matin. La séance est levée.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Printing Office,
Supply and Services Canada,
45 Sacré-Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Imprimerie du gouvernement canadien,
Approvisionnement et Services Canada,
45, boulevard Sacré-Coeur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

WITNESSES—TÉMOINS

From the Department of Transport:

Mr. Arthur Kroeger, Deputy Minister;
Mr. Gordon Sinclair, Administrator, Canadian Air Transportation Administration;
Mr. Alastair Allan, Administrator, Canadian Marine Transportation Administration;
Mr. Nick Mulder, Administrator, Canadian Surface Transportation Administration.

Du ministère des Transports:

M. Arthur Kroeger, sous-ministre;
M. Gordon Sinclair, administrateur, Administration canadienne du transport aérien;
M. Alastair Allan, administrateur, Administration canadienne du transport maritime;
M. Nick Mulder, administrateur, Administration canadienne du transport de surface.

CANADIAN PARLIAMENT
HOUSE OF COMMONS

Issue No. 86

Thursday, December 2, 1982

Chairman: Maurice A. Dionne

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 86

Le jeudi 2 décembre 1982

Président: Maurice A. Dionne

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on**Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des*

Transport

Transports

RESPECTING:

Supplementary Estimates (B) 1982-83: Votes 1b, 10b,
35b, 45b, 50b, 55b, 60b, 65b and 80b under
TRANSPORT

CONCERNANT:

Budget supplémentaire (B) 1982-1983: crédits 1b, 10b,
35b, 45b, 50b, 55b, 60b, 65b et 80b sous la rubrique
TRANSPORTS

APPEARING:

The Honourable Jean-Luc Pepin
Minister of Transport

COMPARAÎT:

L'honorable Jean-Luc Pepin
Ministre des Transports

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

First Session of the
Thirty-second Parliament, 1980-81-82Première session de la
trente-deuxième législature, 1980-1981-1982

STANDING COMMITTEE ON
TRANSPORT

Chairman: Maurice A. Dionne

Vice-Chairman: Pierre Deniger

Benjamin	Ellis
Berger	Flis
Bockstael	Gass
Campbell (<i>LaSalle</i>)	Harquail
Corriveau	King

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Maurice A. Dionne

Vice-président: Pierre Deniger

Messrs. — Messieurs

MacBain	Nowlan
McDermid	Robinson (<i>Burnaby</i>)
McKnight	Siddon
McRae	Turner—(20)

(Quorum 11)

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 65(4)(b)

On Wednesday, December 1, 1982:

Mr. Benjamin replaced Mr. Blaikie;
Mr. Gass replaced Mr. LaSalle;
Mr. Robinson (*Burnaby*) replaced Mr. Skelly.

On Thursday, December 2, 1982:

Mr. King replaced Mr. Hargrave.

Conformément à l'article 65(4)b) du Règlement

Le mercredi 1^{er} décembre 1982:

M. Benjamin remplace M. Blaikie;
M. Gass remplace M. LaSalle;
M. Robinson (*Burnaby*) remplace M. Skelly.

Le jeudi 2 décembre 1982:

M. King remplace M. Hargrave.



MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, DECEMBER 2, 1982
(129)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 3:36 o'clock p.m. this day, the Chairman, Mr. Dionne (*Northumberland—Miramichi*), presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Benjamin, Bockstael, Campbell (*LaSalle*), Deniger, Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Ellis Flis, Gass, McKnight, Nowlan, Robinson (*Burnaby*), Siddon and Turner.

Other Members present: Mrs. Côté and Mr. Desmarais.

Appearing: The Honourable Jean-Luc Pepin, Minister of Transport.

Witnesses: From the Canadian Transport Commission: Mr. M.D. Armstrong, Chairman, Air Transport Committee. *From the Department of Transport:* Mr. Nick Mulder, Administrator, Canadian Surface Transportation Administration; Mr. Gordon Sinclair, Administrator, Canadian Air Transportation Administration and Mr. Alastair Allan, Administrator, Canadian Marine Transportation Administration.

In accordance with a motion of the Committee, held on May 8, 1980, the Chairman authorized that the document entitled, "Ridley Island Status Report", submitted by Mr. Allan, Administrator, Canadian Marine Transportation Administration, be appended to this day's Minutes of Proceedings and Evidence. (*See Appendix "TRPT-34"*).

The Committee resumed consideration of its Order of Reference, dated November 8, 1982, relating to the Supplementary Estimates (B) for the fiscal year ending March 31, 1983. (*See Minutes of Proceedings, Tuesday, November 16, 1982, Issue No. 80*).

By unanimous consent, the Committee resumed consideration of Votes 1b, 10b, 35b, 45b, 50b, 55b, 60b, 65b, and 80b under TRANSPORT.

The Minister and the witnesses answered questions.

At 6:06 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 2 DÉCEMBRE 1982
(129)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 15h36 sous la présidence de M. Dionne (*Northumberland—Miramichi*) (président).

Membres du Comité présents: MM. Benjamin, Bockstael, Campbell (*LaSalle*), Deniger, Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Ellis, Flis, Gass, McKnight, Nowlan, Robinson (*Burnaby*), Siddon et Turner.

Autres députés présents: M^{me} Côté et M. Desmarais.

Comparait: L'honorable Jean-Luc Pepin, ministre des Transports.

Témoins: De la Commission canadienne des transports: M. M.D. Armstrong, président, Comité des transports aériens. *Du ministère des Transports:* M. Nick Mulder, administrateur, Administration canadienne des transports de surface; M. Gordon Sinclair, administrateur, Administration canadienne des transports aériens et M. Alastair Allan, administrateur, Administration canadienne du transport maritime.

Conformément à une motion du Comité adoptée à la séance du 8 mai 1980, le président autorise que le document intitulé, «*Ridley Island Status Report*» soumis par M. Allan, administrateur de l'Administration canadienne du transport maritime, soit joint aux procès-verbal et témoignages de ce jour. (*Voir appendice «TRPT-34»*).

Le Comité reprend l'étude de son ordre de renvoi du 8 novembre 1982 portant sur le Budget supplémentaire (B) pour l'année financière se terminant le 31 mars 1983. (*Voir procès-verbal du mardi 16 novembre 1982, fascicule n° 80*).

Du consentement unanime, le Comité reprend l'étude des crédits 1b, 10b, 35b, 45b, 50b, 55b, 60b, 65b et 80b sous la rubrique TRANSPORTS.

Le ministre et les témoins répondent aux questions.

A 18h06, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

[Texte]

Thursday, December 2, 1982

• 1531

The Chairman: Order, please. That includes Mr. Benjamin.

Before we begin this day's proceedings, I have an announcement or two I want to make for the benefit of members of the committee.

First of all, when the marine administrator was here being questioned on the estimates under his direction, some information was asked for by Mr. Forrestall with regard to the *Ocean Ranger*. That has been submitted. Thirty copies are here, and they will be distributed to members of the committee.

Also, during the November 25 meeting, Mr. Jacques Auger, Acting Chairman of Ports Canada, agreed to forward to the committee information about the Ridley Island development, in response to Mr. Ellis. It was decided at that meeting that that information would be appended to the proceedings of the committee. Is it the wish of the committee that they be appended to this day's proceedings?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Agreed. We have that information as well.

Members will also note that other information asked by Mr. Forrestall with regard to a fire aboard the *Hudson Transport* has been received. I assume that there are also copies of that for all members of the committee.

So the only thing to be appended to this day's proceedings will be the information requested by Mr. Ellis.

Members will note that I have had a screen put up by the telephone. I find it somewhat distracting when people are using the phone at the same time that we are trying to have proceedings of the committee. I have asked, if possible, that we have a mobile booth installed there for the telephone. In that way, both people using the telephone and members and witnesses before the committee will have privacy, both on the phone and in the committee.

I beg your pardon?

Mr. Benjamin: When do we get the new chairs?

The Chairman: As a matter of fact, Mr. Benjamin, I just checked on that. The submission has been prepared and will be before the Management committee next Tuesday for approval. I will have to wait until next Tuesday to find out whether or not it has been approved.

Mr. Benjamin: Are you going to go and fight for us?

• 1535

The Chairman: If I am invited before that committee, I would be glad to go and fight for you, but I have been fighting

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

[Traduction]

Le jeudi 2 décembre 1982

Le président: À l'ordre, s'il vous plaît. Je m'adresse à vous également monsieur Benjamin.

Avant de lancer le débat, j'ai quelques communications à faire aux membres du comité.

D'abord, lors de la dernière comparution de l'administrateur du transport maritime relativement aux crédits qui le concernaient, il a été interrogé par M. Forrestall sur le naufrage de l'*Ocean Ranger*. Cette réponse est maintenant parvenue au comité. Il y en a 30 exemplaires qui seront distribués aux membres.

Egalement, lors de la réunion du 25 novembre, M. Jacques Auger, président suppléant du Conseil des ports canadiens, a accepté, en réponse à des questions de M. Ellis, de faire parvenir au comité certains renseignements concernant le projet de Ridley Island. Il était entendu que ces renseignements seraient annexés au compte rendu des délibérations du comité. Le comité est-il d'accord pour le faire aujourd'hui?

Des voix: D'accord.

Le président: Nous ajouterons donc ces renseignements.

Les membres du comité noteront en outre que les renseignements demandés par M. Forrestall relativement à l'incendie à bord du *Hudson Transport* ont été reçus. Je suppose qu'il y a suffisamment d'exemplaires pour tous les membres.

Donc, il n'y a que les réponses aux questions de M. Ellis qui sont annexées au compte rendu d'aujourd'hui.

Les membres du comité ont sans doute remarqué que j'ai fait mettre un écran devant l'appareil de téléphone. Je trouvais que les conversations téléphoniques perturbaient les délibérations. J'ai demandé une cabine portative si c'est possible. De cette façon, les usagers du téléphone comme les députés et les témoins siégeant au comité seront tranquilles.

Je vous demande pardon?

M. Benjamin: Quand aurons-nous de nouveaux fauteuils?

Le président: Je viens justement de vérifier ce point, monsieur Benjamin. La demande a été préparée et sera présentée au comité de gestion mardi prochain. Je dois attendre l'approbation.

M. Benjamin: Vous allez nous défendre devant ce comité?

Le président: Si je suis convoqué devant ce comité, je me ferai un plaisir d'y aller, mais pour l'instant, je passe par l'entremise de ces membres. Je reste optimiste.

[Texte]
the battle through members of the Management committee all along. I am optimistic.

Mr. Benjamin: Ask to appear; you have our support.

The Chairman: Thank you, Mr. Benjamin.

Now, at the conclusion of last day's session, I raised the question as to whether or not Mr. Robinson's line of questioning was in order, and I had some argumentation from members of the committee. I have given it careful thought since. I have looked at the approach and the text of the committee hearings—the approach taken by Mr. Robinson—and I have sought some advice as well from our learned clerk. We have looked at some procedure and some precedents, and I find that, in fact, statutory payments listed in the supplementary estimates are indeed fair game, so to speak, in the committee hearings, provided that the questions are, as Mr. Robinson said quite clearly in his testimony, questions to the minister or of the minister.

Therefore, I am ruling that Mr. Robinson is quite correct in putting those questions, and I would ask him then to proceed with his questioning. He will be followed by Mr. Nowlan, followed by Mr. McRae, if he is here, and if not, by Mr. Deniger, as we agreed to at the end of last day's session—that we would carry on with the list as we had it from the last meeting.

We are also dealing with all of the votes.

TRANSPORT

A—Department—Departmental Administration Program	
Vote 1b—Departmental Administration—Operating expenditures	\$2,153,000
A—Department—Marine Transportation Program	
Vote 10b—Marine Transportation—Operating expenditures	\$1,230,571
Vote 35b—Payment to the National Harbours Board . . . To extend the purpose of Transport Vote 35	\$500,000
A—Department—Air Transportation Program	
Vote 45b—Air Transportation—Operating expenditures	\$3,156,000
Vote 50b—Air Transportation—Capital expenditures	\$1,144,300
Vote 55b—Air Transportation—The grant listed in the Estimates and contributions	\$5,524,300
A—Department—Surface Transportation Program	
Vote 60b—Surface Transportation—Operating expenditures	\$1,124,000
Vote 65b—Surface Transportation—The grant listed in the Estimates and contributions	\$115,793,000
Vote 80b—Payments to VIA Rail Canada Inc.	\$133,500,000

The Chairman: Point of order, Mr. Benjamin.

[Traduction]
M. Benjamin: Demandez de comparaître. Vous avez notre appui.

Le président: Je vous en remercie, monsieur Benjamin.

Vers la fin de la dernière séance du comité, je me suis interrogé au sujet de la recevabilité des questions de M. Robinson. J'ai entendu les arguments des membres du comité à ce sujet. J'ai eu l'occasion d'y réfléchir depuis. J'ai examiné le compte rendu du comité en particulier et la méthode adoptée par M. Robinson pour poser ses questions. J'ai en outre demandé l'avis de notre savant greffier. Je me suis penché sur les différents points de procédure en cause de même que sur les précédents, et j'en suis venu à la conclusion que les paiements statutaires énumérés dans les prévisions supplémentaires pouvaient faire l'objet de questions à la condition évidemment que ces questions, comme M. Robinson l'a lui-même indiqué, s'adressent au ministre.

Donc, ma décision est que M. Robinson est fondé à poser ses questions. Je l'invite à poursuivre. Il sera suivi de M. Nowlan, de M. McRae, s'il est là, sinon, de M. Deniger, comme nous en étions convenus lors de la dernière séance. Nous avons décidé de garder la même liste d'intervenants.

Nous examinons tous ces crédits.

TRANSPORTS

A—Ministère—Programme de l'administration centrale	
Crédit 1b—Administration centrale—dépenses de fonctionnement	\$2,153,000
A—Ministère—Programme des transports par eau	
Crédit 10b—Transport par eau—Dépenses de fonctionnement	\$1,230,571
Crédit 35b—Paiement au Conseil des ports nationaux—Pour étendre la portée du crédit 35—(Transports)	\$500,000
A—Ministère—Programme des transports aériens	
Crédit 45b—Transport aérien—Dépenses de fonctionnement	\$3,156,000
Crédit 50b—Transport aérien—Dépenses en capital	\$1,144,300
Crédit 55—Transport aérien—Subventions inscrites au budget et contributions	\$5,524,300
A—Ministère—Programme des transports de surface	
Crédit 60b—Transports de surface—Dépenses de fonctionnement	\$1,124,000
Crédit 65b—Transports de surface—Subventions inscrites au budget et contributions	\$115,793,000
Crédit 80B—Paiement à VIA Rail Canada Inc.	\$133,500,000

Le président: M. Benjamin invoque le Règlement.

[Text]

Mr. Benjamin: Are we still on the first round, Mr. Chairman?

The Chairman: We are still on the first round as far as Mr. Robinson is concerned. That will have completed the first round. We then go to the second round.

Mr. Benjamin: And you have me down on the second round?

The Chairman: I have not, but I will put you there.

Mr. Benjamin: I would hope so; and a third round.

The Chairman: I would hardly dare not to, would I?

Mr. Benjamin: And the third round, and the fourth round.

The Chairman: You do not mind if I wait until we come to those, do you, Mr. Benjamin?

So again, we are dealing with all votes at the same time. Having said that, Mr. Robinson, please, you have 15 minutes.

Mr. Robinson (Burnaby): Thank you very much, Mr. Chairman. I would also like to thank the Chair for his ruling, which was made, as the Chair indicated, following discussions on the scope of questioning I will be asking.

I gave the minister notice on Tuesday last, and also raised...

The Chairman: Excuse me, Mr. Robinson. I did not introduce the witnesses here and I should do that for the record. Of course, we have the minister, and we have the Air Administrator; the Surface Administrator, Mr. Mulder; Mr. Allan, the Marine Administrator; and Mr. Armstrong, the Chairman of the Air Transport Committee of the Canadian Transport Commission.

Mr. Benjamin: We did not get the name of the Air Administrator.

The Chairman: I think we all know him; he is literally and figuratively the white-haired boy of the department, Mr. Sinclair.

Mr. Benjamin: We will see about that.

The Chairman: Sorry, Mr. Robinson.

Mr. Robinson (Burnaby): No, that is fine. Thank you, Mr. Chairman.

The minister has had notice of the line of questioning which I intend to pursue and has had an opportunity to consult with his officials and with Mr. Armstrong, as well as, presumably, officers of the legal services division of the Canadian Transport Commission.

I want to begin my questioning by asking the minister now to indicate clearly, in light of the answer that he gave to my question in the House of Commons on November 24 last, what his view is with respect to the present status of deposits which are placed for advanced booking charters which are subject to

[Translation]

M. Benjamin: Nous sommes toujours au premier tour, monsieur le président?

Le président: Pour ce qui est de M. Robinson. C'est lui qui termine le premier tour. Ensuite, nous passons au deuxième tour.

M. Benjamin: Vous m'avez inscrit au deuxième tour?

Le président: Non, mais je m'empresse de le faire maintenant.

M. Benjamin: J'espère. Inscrivez-moi pour un troisième tour pendant que vous y êtes.

Le président: Vous savez bien que je ne pourrai pas vous oublier.

M. Benjamin: Inscrivez-moi pour un troisième tour et même pour un quatrième tour.

Le président: Vous voulez bien attendre que nous y soyions, monsieur Benjamin?

Je répète que notre étude porte sur tous ces crédits en même temps. C'est à M. Robinson, pendant 15 minutes.

M. Robinson (Burnaby): Merci, monsieur le président. Merci également de votre décision portant sur la teneur des questions que je m'apprête à poser.

J'en ai donné avis au ministre mardi dernier, et ai abordé le sujet...

Le président: Je vous demande pardon, monsieur Robinson. J'ai oublié de présenter les témoins. Il y a évidemment le ministre. Ensuite, l'administrateur des transports aériens, l'administrateur des transports de surface, M. Mulder, l'administrateur des transports par eau, M. Allan, et le président du Comité des transports aériens de la Commission canadienne des transports, M. Armstrong.

M. Benjamin: Nous n'avons pas entendu le nom de l'administrateur des transports aériens.

Le président: Nous le connaissons tous. Il est là depuis longtemps. C'est M. Sinclair.

M. Benjamin: Nous verrons bien s'il a autant d'expérience que vous le dites.

Le président: Monsieur Robinson.

M. Robinson (Burnaby): Je vous en prie, monsieur le président.

Donc, le ministre a été avisé au préalable de mes questions. Il a sûrement eu l'occasion de consulter ses hauts fonctionnaires, M. Armstrong, de même que les avocats du contentieux et la Commission canadienne des transports.

Je voudrais d'abord savoir quelle est l'attitude actuelle du ministre, compte tenu de sa réponse à mes questions en date du 24 novembre à la Chambre des communes, relativement au dépôt exigé pour les réservations à bord des vols notifiés et qui sont sujets à être annulés. Les exploitants ont-ils le droit ou

[Texte]

cancellation. Is it or is it not legal for charterers to withhold greater than 10% of such deposits upon cancellation?

Hon. Jean-Luc Pepin (Minister of Transport): I hesitate a little bit because this is essentially a Transport Commission matter—the question asked of me. I am not too sure what to do. Okay, I will try.

• 1540

The Chairman: You may call on your expert help to answer, if you wish, Mr. Minister.

Mr. Pepin: Then I think I will ask Mr. Armstrong to give us a bit of the background of this matter in two or three minutes, after which I may comment on what he is going to say.

The Chairman: Mr. Armstrong.

Mr. M.D. Armstrong (Chairman, Air Transport Committee, Transport Canada): Mr. Chairman, I think it is very important, when looking at any of our air carrier regulations, which are voluminous and very complicated, to know something of the background in order not only to look at the words, but to look at the intent and the purpose and, maybe, to examine the effectiveness of the regulations. So, if I could briefly sketch out something of the history or at least how the present regulations came to be in their present form, we can take it from there.

If you cast your minds back to the 1960s and early 1970s, you will recall that charters were available during that period. But if you wished to participate in a charter flight you normally had to be able to prove that you had belonged to some organization for not less than six months... these were the affinity provisions, the affinity charter—and, of course, these requirements became a convenience. They were abused. The whole marketplace became very competitive and very wild. The net result was that the carrier did not know if the passenger would turn up; the passenger did not know if the carrier was going to turn up; the carrier did not know if he was going to get paid by the charterer—all these things were happening. So much for competition!

In 1972, there was a meeting here in Ottawa of representatives from the U.S., from Europe, and from Canada, to discuss the situation. Certain principles were agreed upon to form a framework which would be voluntarily honoured by participating countries and under which they would develop their rules for charters. And this gave...

Mr. Robinson (Burnaby): I am sorry for interrupting, and I appreciate the somewhat extensive historical background; however, perhaps you could zero in on the issue in question. That is the specific issue of the amount which charterers can withhold upon cancellation. The history of affinity provisions and so on is interesting, but in view of our limited time I think perhaps we might move on to the specific point, Mr. Armstrong, if you would.

Mr. Armstrong: Well, may I just address the question of this deposit, because the deposit does not stand on its own. It stands as one of the conditions under which the carriers can offer the public a flight, or a return flight, at a price less than

[Traduction]

non de retenir plus de 10 p. 100 de ces dépôts lors des annulations?

L'Hon. Jean-Luc Pepin (ministre des Transports): J'hésite un peu parce que la question s'adresse essentiellement à la Commission canadienne des transports. Je ne sais trop que faire. Bon, je vais essayer d'y répondre.

Le président: Vous pourrez faire appel à vos experts, si vous le désirez.

M. Pepin: Dans ce cas, je vais demander à M. Armstrong de faire le point sur cette question en deux ou trois minutes, après quoi j'interviendrai à mon tour.

Le président: Monsieur Armstrong.

M. D. Armstrong (président, comité du transport aérien, transport Canada): Monsieur le président, je pense qu'il est très important, au moment d'examiner nos règlements concernant les transporteurs aériens, lesquels règlements sont très nombreux et très complexes, d'en connaître un peu l'historique. Il faut en effet dépasser la lettre pour s'attacher à l'intention et voir comment les règlements doivent s'appliquer. Je vais donc essayer de vous expliquer un peu comment ces règlements en sont venus à prendre leur forme actuelle.

Reportez-vous aux années 1960 et au début des années 1970. Les vols nolisés existaient à l'époque. Pour en profiter, cependant, il vous fallait prouver que vous apparteniez à un quelconque organisme depuis au moins six mois; il vous fallait prouver que vous aviez des affinités quelconques avec les autres personnes à bord du vol—c'était le régime des affinités—lequel libéralement interprété a donné lieu à des abus. Le marché est devenu très encombré et la concurrence sauvage. Les transporteurs ne savaient plus si les passagers allaient se présenter. Les passagers, eux, ignoraient si le transporteur allait assurer le vol. Le transporteur ne savait plus s'il devait se fier à l'affrêteur. C'en était là... et voilà pour la concurrence.

En 1972, les représentants américains, européens et canadiens se sont réunis ici à Ottawa pour discuter de la situation. Certains principes de base ont été établis. Les pays participants acceptaient d'y souscrire volontairement tout en établissant leurs propres règlements relativement aux vols nolisés. Ainsi...

M. Robinson (Burnaby): Je m'excuse de vous interrompre, je vous suis reconnaissant de ces notes historiques assez complètes, mais je vous demanderais de vous en tenir de plus près à la question. Elle a trait au montant que peuvent retenir les affrêteurs au moment de l'annulation des réservations. Les dispositions des règlements relatifs à l'affinité sont très intéressants, mais le temps s'écoule rapidement. Je vous demanderai de bien vouloir en venir au fait, monsieur Armstrong.

M. Armstrong: En ce qui concerne le dépôt, il n'est pas indépendant des autres conditions. Il n'est qu'une condition parmi tant d'autres qui permettent aux affrêteurs d'offrir au public des vols nolisés dans les deux sens à moindre prix que

[Text]

the regular price charged by the scheduled carriers. The cheaper the public wants the price to be, the more stringent are going to be the conditions—one of which relates to this matter of the deposit, or the retention of a non-refundable part of the deposit.

As it emerged from the rules, and as it came into practice, it has become the practice, as you well know, for charterers to retain these in varying amounts, ranging from 10%, which is the lowest, up to 100%. The question as to whether that is legal or not can be argued. Different opinions are held; there still are different opinions held. But in the meantime, the effect of these rules in place has been to develop what I think can be considered a fairly healthy charter market, which exists alongside a fairly—and I put that in quotes, at the moment, because of economic conditions—a “fairly” healthy sched system.

Mr. Robinson (Burnaby): Let me just stop you there for a moment.

Mr. Minister, perhaps you would clarify this. Mr. Armstrong has indicated that, as he puts it, there is argument as to whether or not a charter is entitled to keep in excess of 10%. Of course, the CTC and the ATC cannot sit on the fence on this; either they are entitled to, or they are not entitled to. Now, I want to ask the minister again what, in fact, is the position which is being taken on this?

Mr. Pepin: The position of the CTC is that the tour operator, or the charter, can charge not less than 10%. We all understand why there is that “not less than 10%”.

• 1545

Mr. Robinson (Burnaby): That is for the initial deposit.

Mr. Pepin: We do not worry about that.

Mr. Robinson (Burnaby): That is the initial deposit; that is correct.

Mr. Pepin: We do not worry about that. The fact that it is not refundable is no worry. The problem we are confronted with is how much more than 10% should not be refundable. That is really the question, and I see the regulation of the CTC as not entering into all the details conceivable. They establish a general rule.

I was impressed by my recent studies on the subject about the situation of a tour operator who is not the carrier, just a tour operation—you or I or anybody, a group of people organizing a tour, let us say, to Jerusalem in order to look at the foundations of the Christian church . . .

Mr. Robinson (Burnaby): Before he goes into this example, could the minister answer this specific question. Is it or is it not legal at the present time for charterers, whether it be to Jerusalem or anywhere else, to withhold in excess of 10% on ABC cancellations?

Mr. Pepin: It is the understanding of the CTC and it has been the practice since 1972 that there are no limitations to what the charterer can charge on top of the 10%.

[Translation]

les vols réguliers. Evidemment, plus le public exige le bon marché, plus les conditions sont strictes. Il se trouve qu'une de ces conditions est qu'une partie du dépôt n'est pas remboursable.

Conformément aux règlements et conformément à la pratique établie, comme vous le savez, les affrêteurs ont retenu une part des dépôts allant de 10p. 100 à 100p. 100. La légalité du procédé est discutable. Comme vous le savez, les opinions diffèrent à ce sujet. Il n'empêche que les règlements existants ont permis au marché de se développer de façon saine, parallèlement à un marché des vols réguliers relativement sain lui aussi.

M. Robinson (Burnaby): Permettez-moi de vous interrompre là.

Vous êtes peut-être en mesure de préciser ce point, monsieur le ministre. M. Armstrong vient de dire que la question de savoir si les affrêteurs ont le droit de garder plus de 10 p. 100 des dépôts est discutable. La Commission canadienne des transports et le Comité des transports aériens doivent prendre position à ce sujet. Ou bien les affrêteurs en ont le droit ou bien ils n'en ont pas le droit. Je pose de nouveau la question au ministre. Quelle est son attitude à ce sujet?

M. Pepin: L'attitude de la Commission canadienne des transports est que l'organisateur de l'excursion ou l'affrêteur peut exiger une part d'au moins 10p. 100. Nous savons tous pourquoi ce montant doit être d'au moins 10p. 100.

M. Robinson (Burnaby): C'est le dépôt initial.

M. Pepin: Nous ne nous en soucions pas.

M. Robinson (Burnaby): C'est le dépôt initial, très juste.

M. Pepin: Le fait que ces 10 p. 100 ne soient pas remboursables ne nous inquiète pas. Ce que nous voulons savoir, c'est quel montant additionnel ne doit pas être remboursable. À cet égard, les règlements de la Commission canadienne des transports ne peuvent pas couvrir tous les détails imaginables. Ils établissent la règle générale.

J'ai été très intéressé par ce que j'ai découvert sur la situation de l'organisateur d'excursions, non pas le transporteur, c'est peut-être n'importe qui, vous ou moi, ce peut être quelqu'un qui veut organiser un voyage à Jérusalem, par exemple, afin d'y visiter les hauts lieux de la chrétienté . . .

M. Robinson (Burnaby): Avant de donner son exemple, le ministre pourrait-il répondre à la question? Les affrêteurs, qui organisent des voyages à Jérusalem ou ailleurs, ont-ils le droit actuellement de retenir plus de 10 p. 100 des dépôts lors de l'annulation des réservations sur les vols nolisés?

M. Pepin: D'après l'interprétation de la Commission canadienne des transports et selon la pratique établie depuis

[Texte]

Mr. Robinson (Burnaby): On cancellation?

Mr. Pepin: Yes.

Mr. Robinson (Burnaby): Then the minister could perhaps explain . . .

The Chairman: If I may interrupt, Mr. Robinson, I have some misgivings about asking the minister for a legal opinion. You might ask him to get a legal opinion, but I do not think it is fair to ask the minister to give a legal opinion.

Mr. Robinson (Burnaby): Perhaps the minister could confirm that he has received from the legal services division of the Canadian Transport Commission a legal opinion to the effect that no more than 10% may be withheld upon cancellation. Is the minister aware that such an interpretation . . .

Mr. Pepin: Is the question whether I have received such a thing?

Mr. Robinson (Burnaby): Is the minister aware that the CTC has received such an interpretation?

Mr. Pepin: You started by asking if I had received.

Mr. Robinson (Burnaby): Is the minister aware that the CTC has received?

Mr. Pepin: You will have to ask the representative of the CTC.

Mr. Armstrong.

Mr. Armstrong: The question is when.

Mr. Robinson (Burnaby): I am saying within the past two months.

Mr. Armstrong: Well, within the past week the . . . When I say "committee", I mean the commission and members of the committee, and I distinguish between the committee and the staff of the committee, because these pieces of paper or opinions that you mention are those of members of the staff.

Now, the committee has not sat down deliberately to debate this particular matter. It has not received, as a committee, these pieces of paper—or had not—and has not debated them. In fact, it was only last week on Thursday or Friday that, as part of a package, the two opinions, if you like, reflected in internal staff memoranda came to the notice of the committee members.

Mr. Robinson (Burnaby): And you are aware that the legal opinion that you have received, through you, Mr. Chairman, indeed confirms my interpretation that no more than 10% should be withheld upon cancellation?

Mr. Armstrong: One of the opinions does. The other one is the reverse of that.

Mr. Robinson (Burnaby): There have been two separate opinions from your own legal division?

Mr. Armstrong: Yes.

[Traduction]

1972, il n'y a pas de limite au montant que l'affrèteur peut exiger en sus des 10 p. 100.

M. Robinson (Burnaby): Lors de l'annulation des réservations.

M. Pepin: Oui.

M. Robinson (Burnaby): Dans ce cas, le ministre peut-il expliquer . . .

Le président: Excusez-moi si je vous interromps, monsieur Robinson, mais je ne sais pas si je dois vous permettre de demander une opinion juridique au ministre. Vous pouvez lui demander d'en obtenir une, mais vous ne pouvez pas vous attendre à ce qu'il vous en donne une lui-même.

M. Robinson (Burnaby): Le ministre admet-il avoir reçu du Contentieux de la Commission canadienne des transports une opinion juridique voulant que pas plus de 10 p. 100 ne puissent être retenus au moment de l'annulation des réservations? Le ministre est-il au courant de cette interprétation . . .

M. Pepin: Vous voulez savoir si j'ai reçu une telle opinion juridique?

M. Robinson (Burnaby): La Commission canadienne des transports a-t-elle reçu une telle opinion?

M. Pepin: Vous avez commencé par moi.

M. Robinson (Burnaby): Le ministre sait-il que la Commission canadienne des transports a reçu une telle opinion?

M. Pepin: Adressez-vous au représentant de la Commission canadienne des transports.

Monsieur Armstrong.

M. Armstrong: Quand?

M. Robinson (Burnaby): Au cours des deux derniers mois.

M. Armstrong: Au cours de la dernière semaine . . . Lorsque je parle du «comité», je veux dire la commission et les membres du comité, et je fais la différence entre le comité et le personnel du comité, parce que les documents ou les opinions que vous mentionnez ont été reçus des membres du personnel.

Le comité lui-même ne s'est pas réuni pour discuter de façon précise de cette question. En tant que comité, il n'a pas reçu de tels documents et n'en a pas discuté. Ce n'est que jeudi ou vendredi de la semaine dernière que deux opinions, exprimées dans un document d'ensemble, ont été reçues par le personnel du comité.

M. Robinson (Burnaby): Vous savez que cette opinion juridique que vous avez reçue confirme mon interprétation selon laquelle pas plus de 10 p. 100 ne peut être retenu au moment de l'annulation des réservations?

M. Armstrong: Une opinion va dans ce sens. L'autre est contraire.

M. Robinson (Burnaby): Il y a deux opinions distinctes qui émanent de votre contentieux?

M. Armstrong: Oui.

[Text]

Mr. Robinson (Burnaby): Mr. Chairman, perhaps I could ask the minister then if he could indicate, in view of the fact that Air Canada, a Crown corporation, has been keeping in excess of 10% of the deposit paid upon cancellation on ABCs, is the minister at least prepared to ensure that Air Canada obeys the law and refunds those passengers who have paid in excess of 10%?

Mr. Pepin: I was going to answer that very directly. It has been the general understanding of the regulations and the general practice based on those regulations that people involved in the charter business can charge more than 10% that is not refundable.

Mr. Robinson (Burnaby): The minister, then, I take it . . .

Mr. Pepin: I was trying to explain to you a moment ago—let me go back to it for a half a minute.

Mr. Robinson (Burnaby): I do not have time to go back to the Jerusalem example.

Mr. Pepin: No, but it might be useful. It might help you to understand.

Mr. Robinson (Burnaby): In the future I would be pleased to hear the Jerusalem example, but in the meantime, Mr. Chairman . . .

Mr. Pepin: Well, you can choose any place other than Jerusalem . . .

Mr. Robinson (Burnaby): Precisely, and I would be pleased to do that in the future.

Mr. Chairman, since the minister has refused to accept what appears to be the clear wording of the regulation—and I point out that it states:

Notice: The portion of the deposit that is equal to 10 per cent of the price per seat referred to is not refundable.

That is very clear that it is equal to 10%. Could the minister explain why regulations are being proposed that would change that wording to the following?

Notification that a portion of the deposit that is not less than 10% of the price per seat referred to in subparagraph (1) is not refundable.

If the intent of the regulation as it is now worded, is to mean not less than 10%, why is it being explicitly changed as is proposed in the *Canada Gazette* of May 29?

• 1550

Mr. Pepin: Mr. Armstrong.

Mr. Armstrong: It is being changed as part of a package of amendments to reflect what has been for a long time the practice, and one which has caused remarkably little response in the marketplace. As part of the housekeeping tidy-up . . .

Mr. Robinson (Burnaby): Is there any significance in the difference between the wording of the two sections?

Mr. Armstrong: Yes, there is.

[Translation]

M. Robinson (Burnaby): Dans ce cas, je demande au ministre, s'il est prêt, devant le fait qu'Air Canada, société de la Couronne, retient plus de 10 p. 100 des dépôts au moment de l'annulation des réservations à bord des vols nolisés, à faire en sorte qu'Air Canada respecte la loi et rembourse le montant approprié aux passagers qui ont payé plus de 10 p. 100?

M. Pepin: Je m'apprêtais à répondre clairement à cette question. Selon la façon dont les règlements ont été interprétés selon la pratique établie, les organisateurs de vols nolisés ont pu jusqu'ici retenir plus de 10 p. 100 du dépôt.

M. Robinson (Burnaby): Dans ce cas, monsieur le ministre . . .

M. Pepin: J'essayais de vous expliquer tout à l'heure, permettez-moi d'y revenir . . .

M. Robinson (Burnaby): Je n'ai pas le temps de m'arrêter à l'exemple de Jérusalem.

M. Pepin: Vous comprendriez peut-être mieux.

M. Robinson (Burnaby): Je vous écouterai avec plaisir me parler de ce cas plus tard, mais pour l'instant . . .

M. Pepin: Vous pouvez choisir n'importe quel autre endroit . . .

M. Robinson (Burnaby): Je vous écouterai avec plaisir une autre fois là-dessus.

Comme le ministre n'accepte pas l'énoncé très clair du règlement . . . Il stipule ce qui suit:

Avis: La part du dépôt égale à 10 p. 100 du prix de la place décrite n'est pas remboursable.

Il est clair que le montant doit être de 10 p.100. Le ministre peut-il expliquer en quoi il est proposé que le changement suivant soit apporté au règlement?

«Un avis qu'une partie de l'acompte selon lequel une part du dépôt d'au moins 10 p.100 du prix sur place mentionné au sous-alinéa (i) n'est pas remboursable . . . »

Si les règlements, tels qu'ils sont rédigés actuellement, signifient que le montant ne doit pas être moindre de 10 p.100, pourquoi ce changement est-il annoncé dans *La Gazette du Canada* en date du 29 mai?

M. Pepin: Monsieur Armstrong.

M. Armstrong: Cette modification fait partie d'un ensemble de modifications destinées à refléter la pratique établie. Soit dit en passant, elle a causé très peu de remous sur le marché. Il s'agit de rendre plus clair . . .

M. Robinson (Burnaby): Y a-t-il une différence dans les deux libellés?

M. Armstrong: Oui.

[Texte]

Mr. Robinson (Burnaby): Quite a fundamental significance, is there not?

Mr. Armstrong: There is.

Mr. Robinson (Burnaby): If there is a significant difference, perhaps Mr. Armstrong or the minister could indicate what the effect of the present regulation is if there is a significant difference between the two.

Mr. Pepin: I will put words in Mr. Armstrong's mouth, but I think you will recognize that the CTC recognizes that those regulations were not a masterpiece of drafting.

Mr. Armstrong: I would accept that.

Mr. Pepin: Nevertheless, it was read, it was understood, and it was practised in the way that CTC had intended it to be read and practised, notwithstanding the words used.

Mr. Robinson (Burnaby): I have a couple of minutes left, so perhaps I could ask this of the minister. The minister is aware of the fact that the law deals not with what is intended or what is practised but with what is written. Does the minister accept that as being a good law?

Mr. Pepin: I presume that in this case, for example, if there is a discrepancy, and there appears to be one, between the English text and the French text . . .

Mr. Robinson (Burnaby): There is no discrepancy between the English and French.

Mr. Pepin: Well, the way I read it, which is not authoritative, the courts or whoever interprets these rules will look at the words, will look at the intent, will refer to the proceedings and so on and so forth, as they usually do.

Mr. Robinson (Burnaby): So the minister is refusing to refer this question to the CTC for a definitive ruling one way or the other, since we have not had such a ruling to this point.

Mr. Pepin: My understanding is this summer in a review of some of some of these regulations, the CTC did present some revised regulations, and these are in the process of being . . .

Mr. Robinson (Burnaby): I am talking about an interpretation of the present regulations. Is the minister at least prepared to order the CTC to state what the present regulations in fact mean, since we are dealing with literally thousands of travellers and millions of dollars?

Mr. Pepin: I am only saying, again, that in the revised regulations it would be clear.

Mr. Robinson (Burnaby): I am not talking about the revised regulations. I am talking about the present regulations, which are still in force. Are you prepared at least to seek clarification of what that means?

Mr. Pepin: I really thought that the reason they revised it was that it was not clear enough.

Mr. Robinson (Burnaby): But what does this mean? Does it mean that they can keep 10% or more than 10%?

[Traduction]

M. Robinson (Burnaby): Une différence importante, n'est-ce pas?

M. Armstrong: Oui.

M. Robinson (Burnaby): Comme il y a une différence importante, monsieur Armstrong, ou le ministre est peut-être en mesure de dire quel effet elle a.

M. Pepin: Je ne veux pas faire dire à M. Armstrong ce qu'il n'a pas dit, mais il semble que la Commission canadienne des transports veuille bien admettre que le texte de ces règlements n'est pas un chef-d'oeuvre.

M. Armstrong: J'en conviens.

M. Pepin: Malgré tout, il a été compris, interprété de la façon dont la Commission canadienne des transports l'avait voulu au départ. Dans la pratique, il a été appliqué de la bonne façon.

M. Robinson (Burnaby): Il me reste quelques minutes. Je pose donc cette question au ministre. Le ministre sait-il qu'il n'y pas que l'intention ou la pratique qui compte? Il y a également la lettre de la loi. Selon le ministre, c'est une bonne loi?

M. Pepin: Dans ce cas, comme il y a une différence entre le texte anglais et le texte français . . .

M. Robinson (Burnaby): Il n'y a pas de différence entre les deux textes.

M. Pepin: Il me semble que dans un cas comme celui-ci le tribunal ou quiconque essaie d'interpréter la loi voit quelle était l'intention au départ, revient aux délibérations qui ont précédé son adoption, et le reste.

M. Robinson (Burnaby): Donc, le ministre refuse de soumettre la question à la Commission canadienne des transports en vue de connaître sa décision? Il n'y a pas eu encore de décision là-dessus.

M. Pepin: Si je comprends bien, la Commission canadienne des transports, au cours de l'été, a révisé certains de ses règlements. Le processus est en cours . . .

M. Robinson (Burnaby): Je veux parler d'une interprétation des règlements tels qu'ils existent actuellement. Le ministre est-il prêt à ordonner à la Commission canadienne des transports de statuer sur la signification actuelle des règlements? Des milliers de voyageurs sont concernés et des millions de dollars sont en jeu.

M. Pepin: Je répète que dans le nouveau texte et règlements la situation sera claire.

M. Robinson (Burnaby): Je ne parle pas de la version révisée des règlements. Êtes-vous au moins prêt à demander des précisions sur leur signification?

M. Pepin: Je pensais qu'ils avaient été révisés parce qu'ils n'étaient pas suffisamment clairs.

M. Robinson (Burnaby): Signifient-ils que 10 p.100 ou plus de 10 p.100 peuvent être retenus?

[Text]

Mr. Pepin: I have already said that it was the intent . . .

Mr. Robinson (Burnaby): Not the intent; what does it mean?

Mr. Pepin: It was the intent and the practice on the subject that the words should be read as not less than 10% without a ceiling.

Mr. Robinson (Burnaby): Even though they do not say that.

Mr. Pepin: Even though . . .

The Chairman: I am sorry, Mr. Robinson, that is your time. I guess my batting average is not very good, because I said that we would go to the second round following Mr. Robinson.

Mr. Pepin: I still think it would have been useful if I had given my example of Jerusalem.

Mr. Robinson (Burnaby): I will get that on some other occasion.

The Chairman: To the minister, I must say that the member did not seem to want the example, so I do not think it is up to the Chair to . . .

Mr. Pepin: No. I know when I am licked.

Mr. Benjamin: Would you permit a supplementary?

Mr. Pepin: On Jerusalem?

The Chairman: No, but I will get to you on your round, Mr. Benjamin.

I said that we would go to a second round, following Mr. Robinson. I was wrong; I still had Mr. Bockstael from the first round last day so I will have to go to Mr. Bockstael next.

Mr. Gass: Was I on that round?

The Chairman: No, I did not have you on the first round last day, Mr. Gass.

Mr. Gass: Is it the last day you are referring to?

The Chairman: Yes.

Mr. Gass: Fine. Good.

The Chairman: So we will be going to the second round, following Mr. Bockstael, at which time I will become a little less generous and limit the questioning to 10 minutes per member.

Mr. Bockstael.

Mr. Bockstael: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Minister, I wish to inquire about the future of the Port of Churchill.

[Translation]

M. Pepin: J'ai déjà dit que l'intention . . .

M. Robinson (Burnaby): Je ne vous parle pas de leur intention. Que signifient-ils?

M. Pepin: L'intention, confirmée par la pratique, est telle que le texte signifiait au moins 10 p.100 sans plafond.

M. Robinson (Burnaby): Même si ce n'est pas ce qu'il dit en réalité.

M. Pepin: Même . . .

Le président: Je regrette, monsieur Robinson, mais vous avez écoulé votre temps. Ma moyenne au bâton n'est pas très bonne. J'avais dit qu'après M. Robinson nous passerions au deuxième tour.

M. Pepin: Je continue de croire que l'exemple de Jérusalem aurait été utile.

M. Robinson (Burnaby): Nous aurons l'occasion d'y revenir.

Le président: Le député n'avait pas l'air d'y tenir pour l'instant, monsieur le ministre. Il ne m'appartient donc pas . . .

M. Pepin: Je sais accepter la défaite.

M. Benjamin: Puis-je poser une question supplémentaire?

M. Pepin: Au sujet de l'exemple de Jérusalem?

Le président: Je vous ai inscrit pour plus tard, monsieur Benjamin.

J'avais dit qu'après M. Robinson nous passerions au deuxième tour. J'avais oublié M. Bockstael, qui est toujours sur ma liste pour un premier tour. Monsieur Bockstael.

M. Gass: J'étais inscrit au premier tour également?

Le président: Non, monsieur Gass.

M. Gass: Vous gardez la liste de l'autre jour?

Le président: Oui.

M. Gass: Très bien.

Le président: Après M. Bockstael, nous passerons au deuxième tour. Je serai un peu moins généreux. Je n'accorderai que dix minutes par tour.

Monsieur Bockstael.

M. Bockstael: Merci, monsieur le président.

Je voudrais parler de l'avenir du port de Churchill.

• 1555

It is true that this summer, or this season, Churchill had a very good delivery of grain, although it did not meet the record of two years ago. The Churchill Port Authority puts out brochures saying that it is cheaper to ship grain through Churchill than through Thunder Bay or Vancouver or Prince Rupert. They seem to neglect to indicate that they have not

Il est vrai que cet été, ou plutôt que cette saison, l'utilisation du port de Churchill pour l'expédition des céréales a été excellente bien que le record d'il y a deux ans n'ait pas été battu. L'administration du port de Churchill publie des brochures indiquant qu'il est meilleur marché d'expédier les céréales par Churchill que par Thunder Bay, Vancouver ou

[Texte]

taken into account the necessary up-grading of the railway to Churchill. Because that railbed has not the capacity for hopper cars, when they do use hopper cars, they cannot fill them to capacity. Is there any further decision, or progress made, on using a roadbed freezing system that will give that rail line the capacity to bear hopper cars?

Mr. Pepin: I will ask Mr. Mulder to be more specific. I know how much money has been spent on that line already—\$21 million—and I know this is not a solution to the problem yet. It has been rehabilitated but it can only use boxcars as of now. There is research going on on how the permafrost could be conquered. I have not seen the study.

Have you?

Mr. Nick Mulder (Administrator, Canadian Surface Transportation Administration, Transport Canada): Mr. Chairman, Mr. Bockstael, the study by CN is still under way. I think it is expected to be completed in the next few months. The preliminary indications seem to be that technically, perhaps, the problem could be overcome. I am told that a very preliminary estimate of the cost could be in the range of \$40 million to up-grade it to the capacity that would allow perhaps hopper cars to move on that track. These are preliminary results. As I said, in the next few months we will have more specific information.

If I may, Mr. Chairman, the grain transportation coordinator is looking at the number of boxcars that are currently still in place to see whether or not perhaps some of those boxcars could be modified so that to the extent to which the Churchill up-grading could not be undertaken either for technical or financial reasons, at least those lines and other lines that cannot carry hopper cars could remain to be used by boxcars.

Mr. Bockstael: I see. There was once a plan put forward that ballast cars when not in use could have a demountable cover put on them and they would be suitable to haul grain to Churchill, but the railways themselves did not seem inclined to allocate them to that.

Mr. Mulder: I am not familiar with that specific proposal. Perhaps I could check on that and see whether or not that is still being considered.

Mr. Bockstael: Is the future of Churchill in jeopardy with the development on the west coast, enlarging with the consortium Prince Rupert, Ridley Island and all the other developments? Will it mean that we will have to study the economics of whether we spend \$40 million on the railway track to Churchill to give it that capacity? Will we have to face the problem of looking at the option of—or finding that the capacity at the west coast is increased by so many million tons that it will not be practical to keep using Churchill?

Mr. Pepin: Let me be very frank on this subject. I do not know of anybody who is clear in his thinking on the subject of Churchill except at both extremes of that situation: those who say, "Let us close it while there is still time and let us not

[Traduction]

Prince Rupert. Elles semblent oublier d'indiquer que les améliorations nécessaires à la voie ferrée n'ont pas été apportées. Cette voie ne peut supporter les wagons-trémies sauf s'ils ne sont pas remplis à ras bord. A-t-on pris d'autres décisions quant à l'utilisation d'un système de refroidissement pour le ballast qui permettra à cette voie de supporter les wagons-trémies?

M. Pepin: Je demanderais à M. Mulder de vous répondre avec plus de précision. Je sais que les travaux sur cette voie ont déjà coûté 21 millions de dollars sans apporter de solution définitive au problème. Elle a été rénoverée mais ne peut toujours supporter que les wagons couverts. Des recherches sont faites sur la manière de vaincre le pergélisol. Je n'ai pas vu cette étude.

L'avez-vous?

M. Nick Mulder (administrateur, Administration canadienne des transports de surface, Transports Canada): Monsieur le président, monsieur Bockstael, l'étude entreprise par le CN n'est toujours pas finie. Elle devrait être terminée d'ici quelques mois. Selon les premières indications, ce problème devrait pouvoir être surmonté sur le plan technique. Une estimation tout à fait préliminaire fixe le coût éventuel des travaux qui permettraient aux wagons-trémies d'emprunter cette voie à environ 40 millions de dollars. C'est une estimation tout à fait préliminaire. D'ici quelques mois nous aurons des renseignements plus précis.

Monsieur le président, le coordonnateur du transport des céréales étudie le nombre de wagons couverts actuellement disponibles pour déterminer si oui ou non certains de ces wagons pourraient être modifiés si bien qu'au cas où ces travaux sur la voie menant à Churchill ne pouvaient être entrepris soit pour des raisons techniques, soit pour des raisons financières, cette voie et d'autres voies ne pouvant supporter des wagons-trémies pourraient toujours être empruntées par des wagons couverts.

M. Bockstael: Je vois. Il a été une fois proposé que les wagons à ballast inutilisés soient équipés d'une bâche démontable ce qui leur permettrait de transporter les céréales à Churchill, mais les compagnies de chemins de fer semblaient ne pas être disposées à les utiliser de cette manière.

M. Mulder: Je n'en ai jamais entendu parler. Je pourrais vérifier et voir si oui ou non cette solution est toujours envisagée.

M. Bockstael: L'avenir de Churchill est-il mis en danger par les réalisations sur la côte-ouest, l'aménagement de Prince Rupert, Ridley Island et tous les autres projets? Sera-t-il toujours économiquement judicieux de consacrer 40 millions de dollars à la voie menant à Churchill? Finira-t-on par conclure que la capacité sur la côte-ouest étant accrue de tant de millions de tonnes, continuer à utiliser le port de Churchill ne sera plus rentable?

M. Pepin: Je serai très franc. Personne jusqu'à présent n'a proposé de solution objective quant à Churchill. Il y a les défenseurs des deux arguments extrêmes. Ceux qui disent: «fermons ce port pendant qu'il est encore temps et ne dépen-

[Text]

spend all these amounts of money that are ahead if we want to make Churchill the Thunder Bay of the north"; then then at the other end there are people who say, "Let us spend a lot of money; it is worth it; it is our guarantee; it is our safeguard", and so on and so forth. The normal people, that is, the people in the centre, are not unwilling to spend some more money, although they are not willing to spend too much, and they are rather uncertain about the future of Churchill. You are probably in this category and I am; Hazen Argue is, and a great number of people are in that situation.

You are referring to the volume getting out of Churchill. It is relatively good this year, 575,000 tons. Last year it was a bit less. Some years in the past it has been a bit more, and so on and so forth. But in the present state it is very uncertain, and that is why we are all sort of ambivalent on the Port of Churchill

• 1600

I signed a week or two ago a \$7 million contract for dust control. My hand was shaking because there is a lot of money going into this. Senator Argue, who is responsible for the Wheat Board, has said repeatedly, and I think he is right, there are limitations to the amount of money farmers can spend by way of subsidization of grain going to Churchill, because this is the case. He has on a number of occasions asked for the provincial governments—look, you talk a lot about Churchill; are you not willing to ship more or to influence matters so that more of a diversity of commodities would be shipped from Churchill? He did not get an answer to these questions. So that is where we are now.

My position is uncertainty, so I am not unwilling to spend. I do not know what I will do if I am still the minister—maybe you will be... when the big \$40 million comes in—suppose this is the case—for the really global rehabilitation of the branch lines. So I cannot give you a black and white, clear-cut view of it.

Mr. Bockstael: Well, I do not have another question. I just want assurance, in conclusion, that as soon as the study by the railway is available it will be made available to the committee.

Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: I think the indication from Mr. Mulder was yes. Thank you.

Now, we go to the second round of Mr. Nowlan. This is 10 minutes and I am going to be quite ruthless on time limits.

Mr. Nowlan: Good. I hope, Mr. Chairman, you will be quite ruthless on time limits for the question... I was a little irascible the other morning and perhaps—I apologize to Mr. Sinclair for trying to get answers out quicker. This is the afternoon and I am not going to be as irascible, but I do hope in the questions I am going to ask the minister, who is a very interesting and philosophical type, although he is getting questions on very practical problems, his answers will be as short as my questions.

[Translation]

sons pas toutes ces sommes d'argent inévitables si nous voulons faire de Churchill le Thunder Bay du Nord; puis ceux qui disent: «dépensons beaucoup d'argent; cela vaut la peine; Churchill est indispensable pour garder nos arrières; etc., etc. Les gens normaux, c'est-à-dire ceux qui sont au centre, ne sont pas hostiles à certains investissements, dans des limites raisonnables ils sont assez incertains quant à l'avenir de Churchill. Vous entrez probablement dans cette catégorie, tout comme moi, tout comme Hazen Argue et tout comme un grand nombre d'autres qui se trouvent dans cette même situation.

Vous avez parlé du volume transitant par Churchill. Il est relativement bon cette année, 575,000 tonnes. L'année dernière c'était un peu moins. Il y a quelques années c'était un peu plus, etc., etc. Dans l'état actuel des choses, l'avenir est très incertain et c'est pourquoi nous sommes tous plus ou moins ambivalents quant au port de Churchill.

J'ai signé il y a une semaine ou deux un contrat de 7 millions de dollars pour le contrôle de la poussière. Ma main tremblait car cela fait beaucoup d'argent. Le sénateur Argue qui est responsable de la Commission du blé ne cesse de répéter, et je crois qu'il a raison, qu'il y a des limites aux sommes que les agriculteurs peuvent verser sous forme de subventions pour que les céréales passent par Churchill, car tel est bien le cas. À de nombreuses reprises, il a dit aux gouvernements provinciaux: «vous parlez beaucoup de Churchill; ne seriez-vous pas prêts à faire un effort pour qu'une plus grande variété de marchandises transitent par Churchill?» On ne lui a pas répondu. Voilà où nous en sommes maintenant.

Ma position n'est pas arrêtée, donc je ne suis pas contre certaines dépenses. Je ne sais pas ce que je ferais si je suis toujours ministre—peut-être le serez-vous—lorsque cette question des 40 millions de dollars arrivera sur le tapis—en supposant que cela soit le cas—pour la modernisation véritablement globale des lignes secondaires. Je ne peux donc pas vous donner de réponse définitive.

M. Bockstael: Je n'ai pas d'autres questions à poser. Je veux simplement qu'on m'assure, pour conclure, que dès que l'étude entreprise par les chemins de fer sera terminée, elle sera communiquée au comité.

Merci, monsieur le président.

Le président: Je crois que M. Mulder a indiqué que oui. Merci.

Nous passons maintenant au deuxième tour de M. Nowlan. Le temps est de 10 minutes et je serai assez sévère.

M. Nowlan: Bien. J'espère, monsieur le président, que vous serez assez sévère sur le temps pour les questions... J'ai fait preuve d'un peu d'irascibilité l'autre matin et je m'excuse auprès de M. Sinclair de l'avoir tant pressé pour que les réponses soient plus rapides. Aujourd'hui, c'est l'après-midi et je ne serai pas aussi irascible mais j'espère que le ministre qui est une personne très intéressante et très philosophe, bien que les questions qui lui soient posées soient d'ordre très pratique,

[Texte]

Now with that premise, which has already taken about 30 seconds of time, Mr. Chairman, I would like to ask a question of the minister on Quebecair. If I had been recognized by the Speaker this afternoon . . . I had not had a chance to arrange it beforehand, so I was not surprised that I was not recognized. But in view of the answer of the minister yesterday, Mr. Chairman, in the House, to the hon. member from Lotbinière, that after these telexes back and forth between Mr. Pepin and Mr. Clare—his counterpart in Quebec—there is an agreement to hold negotiations about whether there should be a new company or a restructuring of the existing ones . . . The minister in the House yesterday made it very clear that:

My thoughts on the issues are quite clear. I think we should try to restructure the company.

My question to the minister is that since your proposal . . . In all these telexes the word "bankruptcy" and the word "*finis*" are in the air with Quebecair. I have real doubt about its future regardless of what corporate umbrella it might be resurrected in. Is there not, Mr. Minister, a real duty on your behalf, and perhaps Mr. Clare's too, to resolve this matter at the very earliest moment, to bring some stability to the situation?

Suppliers and others dealing with Quebecair, or customers who might want to book through Quebecair, will be a little uncertain as to whether the airline will be flying, and thus I would like to know when this task force to resolve these negotiations or differences is going to be named. What are its terms of reference and, in specifics, is it going to have something to do and say about changes in routes and the type of aircraft that will be used? When is the date for the conclusion of its work, in view of the fact that unless the decision is made in the very near future, no decision will be a final decision as far as the future of Quebecair is concerned?

Mr. Pepin: Very rapidly, as I said yesterday, the debate at the moment is should there be a new company or should we recycle the existing one? This is a rather important subject. I have three views on the subject and I have already expressed them.

• 1605

The committee is being constituted. It will meet on Monday, and the first job it will have to do will be to look at the financial status of Quebecair as it exists now. That is the first job, and the onus of proof that the company can be recycled is on the Quebec government, which maintains that it can, and that is the way we are going to start the discussion. Later on the discussion will include revision of the route system within Quebec; the discussion will be both on Quebecair and Regionair.

What else can I say?

Mr. Nowlan: That is very interesting, Mr. Minister, and I thank you for an interesting, succinct response to my question.

[Traduction]

respectera dans la brièveté de ses réponses la brièveté de mes questions.

Ceci dit, ce qui m'a déjà coûté presque 30 secondes, monsieur le président, j'aimerais poser une question au ministre au sujet de Québecair. Si l'orateur m'avait donné la parole cet après-midi . . . Je n'ai pas eu la possibilité de prendre mes dispositions à l'avance et je n'ai donc pas été surpris de ne pas avoir la parole. Néanmoins, compte tenu de la réponse donnée par le ministre hier à la Chambre au député de Lotbinière, après cet échange de télex entre M. Pepin et M. Clare—son homologue au Québec, un accord est intervenu sur des négociations devant déterminer si oui ou non il devrait y avoir une nouvelle compagnie ou une restructuration de celle qui existe actuellement . . . Le ministre a été très clair à la Chambre, hier:

Mon avis est très clair à ce sujet, nous devrions essayer de restructurer la compagnie.

Monsieur le ministre, étant donné que vous proposez . . . Tous ces télex concernant Québecair contenaient le mot «faillite» et le mot *finished*. J'ai des doutes quant à son avenir quelque soit la forme sous laquelle renaîtra cette compagnie. Monsieur le ministre, n'avez-vous pas le devoir et peut-être aussi M. Clare, de résoudre cette question dans les plus brefs délais pour rétablir une certaine stabilité?

Les fournisseurs, ceux qui traitent avec Québecair, les clients qui pourraient vouloir réserver sur Québecair, continuent à être un peu incertains quant à l'avenir de cette compagnie aérienne, et j'aimerais donc savoir quand ce groupe d'étude devant entamer ces négociations et résoudre ces différends va être nommé. Quel sera son mandat et, plus particulièrement, aura-t-il son mot à dire quant aux changements de routes et aux types d'appareil utilisés? Quelle date a été fixée pour la remise de ces conclusions car plus on avance plus la possibilité d'une décision finale quant à l'avenir de Québecair semble s'éloigner?

M. Pepin: Très brièvement, comme je l'ai déjà dit hier, pour le moment, le débat porte sur une nouvelle compagnie ou un recyclage de la compagnie actuelle? C'est une question assez importante. J'ai trois avis à ce sujet et je les ai déjà exprimés.

Le comité est en voie de constitution. Il doit se réunir lundi, et sa première tâche sera d'étudier la situation financière actuelle de Québecair. C'est sa première tâche, et c'est au gouvernement de Québec de démontrer que cette compagnie peut être recyclée, ce que ce gouvernement maintient, et c'est sur cette prémisse que commencera la discussion. Ulérieurement, la discussion inclura une révision des différentes liaisons au Québec, et la discussion portera à la fois sur Québecair et Régionair.

Que puis-je dire d'autre?

M. Nowlan: C'est très intéressant, monsieur le ministre, et je vous remercie de cette réponse intéressante et succincte à ma question.

[Text]

You say the discussion will be on the route structure within Quebec. Are there not some situations which Quebecair in the past has asked for and which go outside of Quebec and which are either now in their minds anomalies that should be corrected—in other words, whether the turnaround situation in Montreal, where their flow of passengers comes from to get into the Toronto route, the Boston situation that Air Canada has but has not really operated, and/or the perhaps very proper consideration of Quebecair being able to fly, in more co-operation with Air Canada, Quebec-paying passengers to the south, since a lot of Quebec people, as other Canadians, English, French, Scottish, Irish, et cetera, happen to go to Florida from time to time during the interesting winter months in this country... in other words, are the discussions only going to deal with routes within Quebec; because if they are, would the minister not perhaps agree with me that unless there are going to be new routes or alter-routes for Quebecair, how do you really expect any type of Quebecair, be it old or new, to get off the air when the present Quebecair is almost grounded?

Mr. Pepin: No subjects will be excluded from the negotiations between the different parties, so they can look at everything you mentioned. The purpose of the exercise will be to find out how—and make sure that it does happen—how Quebecair can be a viable proposition. That is the name of the game. It is full of socio-economic and possibly political aspects.

One of the social difficulties is that to rationalize these routes—that is, for example, to put one carrier where there are now two, and sometimes three—necessitates the confidence of the populations being served; and that confidence has not existed up to now. Each time Air Canada could be suspected of being about to abandon a route, there was a social protest on the part of the community. It is the hope, the expectation, that if Air Canada were part of a reconstituted, or of a new, which is my preferred option, Quebecair II, then the communities might be more willing to accept a rationalization of the route system.

Mr. Nowlan: I appreciate there are many aspects to this matter, but would the minister agree, before pursuing matters along that line, that time, in view of the clouds that are presently in the air over Quebec, is of the essence? And what is the time reference for this advisory committee coming in with firm recommendations after studying all these issues?

Mr. Pepin: It is difficult. I can be clear on when it will start. I cannot be as clear on when it will end. But the obvious purpose, in light of what my hon. friend is saying, is to keep the negotiations relatively short. It should be pretty clear rather rapidly, I would hope, whether the present company can or cannot be recycled. For the first time outsiders will have access to the books of Quebecair. That will be revealing in some ways.

What I have in mind, for what it is worth—I am trying to be helpful—is a negotiation that might last a couple of months. That is what I had in mind.

[Translation]

Vous dites que la discussion portera sur les liaisons au Québec. N'y a-t-il pas des demandes—routes sortant de la province—qui, présentées par Québecair par le passé, leur semblent encore aujourd'hui le remède à des anomalies. C'est le cas de l'escale de Montréal d'où vient la majorité de ses passagers qui continuent sur la ligne de Toronto; de la route de Boston qu'Air Canada possède mais n'exploite pas vraiment, et aussi de la question de vols commerciaux Québecair grâce à une meilleure coopération avec Air-Canada, vers le Sud, ce qui semble raisonnable étant donné que beaucoup de québécois, tout comme beaucoup d'autres canadiens, d'anglais, de français, d'écossais, d'irlandais etc. font de temps en temps un petit voyage en Floride pendant les agréables mois d'hiver que connaît ce pays. En d'autres termes ces discussions ne porteront-elles que sur les liaisons au Québec car si tel est bien le cas, le ministre ne conviendra-t-il pas avec moi qu'à moins que de nouvelles liaisons soient attribuées à Québecair, comment peut-on vraiment penser qu'une compagnie comme Québecair ou qu'une nouvelle compagnie Québecair puisse déployer ses ailes alors que la compagnie actuelle est presque clouée au sol?

M. Pepin: Aucune question ne sera exclue des négociations entre les différentes parties, elles pourront donc étudier tout ce que vous venez de mentionner. L'objet de l'exercice sera de trouver comment—et s'assurer de sa réalisation dans les faits—faire de Québecair une proposition viable. C'est le but de l'exercice. Les conséquences socio-économiques et même politiques sont nombreuses.

Une des difficultés sociales est que rationaliser ces liaisons—par exemple, n'avoir qu'un transporteur là où il y en a maintenant deux et parfois trois—nécessite la confiance des populations desservies; et cette confiance jusqu'à maintenant n'existait pas. Chaque fois qu'on a soupçonné Air-Canada de penser à abandonner une liaison, il y a eu protestations sociales de la collectivité. Nous espérons que si Air-Canada faisait partie d'une compagnie reconstituée ou d'une nouvelle compagnie, et cette solution à ma préférence, la compagnie Québecair II, les collectivités pourraient être plus disposées à accepter une rationalisation du réseau.

M. Nowlan: Il est indubitable que cette question revêt de nombreux aspects, mais le ministre convient-il avec moi, avant toute chose, du fait des nuages qui assombrissent actuellement l'espace aérien québécois, que le temps compte? Quel délai a-t-on fixé à ce comité consultatif pour la remise de ses recommandations définitives après étude de toutes ces questions?

M. Pepin: C'est difficile. Je peux vous donner une date précise quand au début de ces travaux. Je ne le peux pas quand à la fin de ces mêmes travaux. Cependant, il est évident, compte tenu des observations de mon honorable ami, que nous voulons que ces négociations soient aussi rapides que possible. Nous devrions savoir très rapidement, je l'espère, si la compagnie actuelle peut ou ne peut pas être recyclée. Pour la première fois, des gens de l'extérieur auront accès à la comptabilité de Québecair. Cela devrait être révélateur.

Personnellement, c'est uniquement mon avis personnel—je fais ce que je peux pour être utile... j'estime que cette négociation ne devrait pas durer plus de deux mois.

[Texte]

• 1610

Mr. Nowlan: Do you think it would take a couple of months to discuss some of these matters and others we have touched on here today?

Mr. Pepin: Yes, to refine the concepts, to define the root system, to define the investments needed, to select the best planes to do the job at hand and that sort of thing. I am not expert; but you asked me for my views, and I gave them to you, more by way of an impression than by way of a certain truth.

The Chairman: This is your last question, Mr. Nowlan.

Mr. Nowlan: These questions are shorter than sometimes in the past, and I appreciate it. I have two minutes left, and I want to ask one last question on the Quebecair situation. Then I want to switch to something else, totally different but involving transport.

Mr. Minister, part of the hang-up I have as a layman interested in air policy, let alone being a member of the committee that laid on the table of the House of Commons the domestic air policy, which you publicly have not really responded to yet, which in my mind would answer some of these questions . . .

But regardless of that large issue, as a reasonable man who used to teach political science at one of the universities of this land, who was chairman of the Pepin-Robarts report, bringing equality and equity across the land in your very interesting style, how then do you recognize the fact that here in 1978, when it was considered then Air Canada was too big in terms of its acquisition of Nordair and that it should be divested of it within a year . . . Of course, that has not occurred; but along with everything else, your proposal and some ingenious parts of it, in effect, take Air Canada right into the heart of Quebecair. Is there not a fundamental contradiction; or has the policy changed, that you do not think Air Canada is now that big even though, with Nordair and its domestic routes and the 50% of Quebecair, I think it would have 69% of domestic air travel in Canada?

Mr. Pepin: The difference caused by the position of Air Canada in Quebecair will be very small. If my memory serves me well, they moved from 66% to 69% of the market. So it is rather small.

Mr. Nowlan: But it is still bigger.

Mr. Pepin: It is still bigger. If you want to have an idea, Air Canada has 115 planes right now; Quebecair has 5 jets and a few turbo-propes. So the difference is really considerable.

Now, how do I rationalize that? It is simply because, on this and on previous occasions, lots of people believe—and I am one of those—the the presence of Air Canada in this effort to create Quebecair II is of the essence, partly for this element of confidence I referred to a moment ago, partly because the first routes to be sacrificed would be the Air Canada routes. So that

[Traduction]

M. Nowlan: Pensez-vous que deux mois soient nécessaires à la discussion de certaines de ces questions et d'autres dont nous avons parlé ici aujourd'hui?

M. Pepin: Oui, pour raffiner les concepts, définir le réseau, définir les investissements nécessaires, choisir les meilleurs appareils disponibles pour ce genre de service, etc. Je ne suis pas spécialiste, mais vous m'avez demandé mon point de vue, je vous l'ai donné, et c'est simplement le reflet de mon sentiment.

Le président: Ce sera votre dernière question, monsieur Nowlan.

M. Nowlan: Vos réponses sont plus courtes que parfois et je vous en remercie. Il me reste deux minutes et je veux poser une dernière question au sujet de Québecair. Ensuite, je veux passer à autre chose qui est totalement différent mais qui touche les transports.

Monsieur le ministre, une de mes frustrations de profane s'intéressant à la politique aérienne, sans parler du simple fait que je suis membre du comité qui a déposé à la Chambre des communes un rapport sur la politique aérienne intérieure auxquelles vous n'avez pas encore véritablement répondu publiquement alors qu'à mon avis, elle répond à certaines de ces questions . . .

Quoi qu'il en soit, vous êtes un homme raisonnable, vous avez enseigné les sciences politiques dans une de nos universités, vous avez été président de la Commission Pepin-Robarts prônant l'égalité et l'équité dans notre pays dans votre style très intéressant, comment conciliez-vous cela avec le fait qu'ici en 1978 il était alors reconnu qu'Air Canada était devenu trop important en achetant Nordair et qu'il devrait s'en déssaisir avant un an . . . Bien entendu, il n'en a rien été. Tout ceci posé, votre proposition et certains de ses aspects ingénieux, livre pratiquement Québecair à Air Canada. N'y a-t-il pas une contradiction fondamentale, ou alors la politique a-t-elle changé? Vous ne pensez plus qu'Air Canada est trop important bien qu'avec Nordair et ses liaisons intérieures, auxquelles s'ajouterait 50 p. 100 de Québecair, cela représenterait 69 p. 100 des liaisons intérieures au Canada?

M. Pepin: La différence provoquée par la position d'Air Canada dans Québecair sera très faible. Si ma mémoire est exacte, cela passe de 66 à 69 p. 100 du marché. C'est donc assez minime.

M. Nowlan: Mais Air Canada croit encore

M. Pepin: Oui. Si vous voulez vous faire une petite idée, Air Canada a actuellement 115 appareils; Québecair a 5 avions à réaction et quelques avions à hélices. La différence est donc véritablement considérable.

Comment concilie-t-on tout cela? Tout simplement parce que dans ce cas et dans d'autres cas précédents, d'aucuns pensent—et j'en fais partie—que la présence d'Air Canada dans cet effort de création de Québecair II correspond en partie à cet élément de confiance dont j'ai parlé il y a un instant, en partie à cause du fait que les premières liaisons à être sacrifiées seraient celles d'Air Canada. C'est la raison pour laquelle

[Text]

is why I think they have to be part of the operation, if the operation is going to be successful.

The Chairman: This is your final question, Mr. Nowlan; a short one, please.

Mr. Nowlan: Thank you.

This comes down to confidence, too, Mr. Minister, confidence in the whole general aspect of the transportation policy. You almost can anticipate what I am going to ask you, in view of a couple of rumbles I am aware of.

When are we going to get the confidence in your department that there are others helping you in running the very interesting, complex department, and that you are going to finally recommend the appointment of, first, the Chairman of the Canadian Transport Commission; second, the President of the Canada Ports Corporation; and third, the new Chairman of the VIA Rail Corporation, so that we can start to get some bodies in place to help you in your very difficult and challenging task?

Mr. Pepin: The new Chairman of VIA should be appointed tomorrow—you will know tomorrow—the Canada Ports Corporation board should be known before Christmas; and regarding the CTC, my candidate's name is in front of Cabinet, and I am in their hands.

Mr. Nowlan: My last supplementary is, with all these gentlemen—and this is a fundamental question of policy . . .

The Chairman: They could be ladies.

Mr. Nowlan: Yes, ladies, persons.

Mr. Minister, in view of your interest in the public affairs of this land, do you not think any of these individuals and others presently employed by the Department of Transport are exercising a public responsibility, being paid for out of the public purse, and that the public have a right to know what their salaries are, as a matter of public policy?

• 1615

When are we going to get away from this sort of charade that they are public officials paid for by the public but there is some hocus-pocus in the public knowing what they are getting? That might have been good in the old days, but not when you have 6 and 5 kicking around as a PR proposal from certain people in government, I think people within the corporations where these top officials are designated have a right to know how this 6 and 5 relates to perhaps the 6 and 5 of the higher-paid person. In other words, there is some relevance to it; I think there always was, but even more now.

That is my last. Thank you.

The Chairman: I fail to see the relevance of that to supplementary estimates, but I will give the minister a chance to answer.

Mr. Pepin: Well, there is a short answer to it and there is a long one. The long one I have in front of me. It invokes . . .

[Translation]

je pense la participation d'Air Canada indispensable au succès de l'opération.

Le président: Ce sera votre dernière question monsieur Nowlan, une toute petite, s'il vous plaît.

M. Nowlan: Merci.

Cela mène tout droit, monsieur le ministre, à la confiance envers l'ensemble de la politique des transports. Vous devez presque savoir ce que je vais vous demander étant donné certaines rumeurs dont j'ai eu vent.

Quand notre confiance envers votre ministère sera-t-elle accrue en sachant que d'autres vous aideront à diriger ce ministère fort intéressant et fort complexe et que vous aurez finalement recommandé la nomination premièrement, du président de la Commission des transports du Canada; deuxièmement, celle du président de la Société des ports canadiens; et troisièmement, celle du nouveau président de la Société Via Rail?

M. Pepin: Le nouveau président de Via devrait être nommé demain—vous saurez demain—les membres du Conseil de la Société des ports canadiens devraient être connus avant Noël; et pour ce qui est de la Commission canadienne des transports, j'ai déposé le nom de mon candidat auprès du Cabinet et j'attends sa décision.

M. Nowlan: Mon dernier complément d'information, avec tous ces messieurs—et c'est une question fondamentale de politique . . .

Le président: Cela pourrait être des femmes.

M. Nowlan: Oui, des femmes, des personnes.

Monsieur le ministre, étant donné votre intérêt pour les affaires publiques de ce pays, ne pensez-vous pas que ces personnes actuellement employées par le ministère des Transports et exerçant une responsabilité publique, étant payées avec l'argent du public, le public a le droit et cela devrait être la politique, de connaître leur salaire?

Quand allons-nous en avoir fini avec cette politique incompréhensible selon laquelle les fonctionnaires sont payés par le public, mais que ce dernier par un tour de passe-passe n'a pas le droit de connaître leur salaire? Ce fut peut-être acceptable dans le temps, mais plus maintenant, lorsque le gouvernement fait de la publicité autour de la politique des 6 et 5; je crois que ceux qui travaillent au sein des organismes, où ces hauts fonctionnaires seront nommés, ont le droit de savoir comment cette politique des 6 et 5 touche les fonctionnaires ayant un salaire plus élevé. Autrement dit, c'est très pertinent; cela l'a toujours été, d'ailleurs, mais encore plus à l'heure actuelle.

C'est ma dernière question. Merci.

Le président: Je vois difficilement le lien entre votre question et le budget supplémentaire, mais je vais tout de même donner au ministre l'occasion de vous répondre.

M. Pepin: Et bien, il y a une réponse courte et une réponse longue. J'ai cette dernière devant moi. Elle touche . . .

[Texte]

Mr. Nowlan: Would you table the long one?

Mr. Pepin: —the Statutory Instruments Act . . .

Mr. Nowlan: Do not give me the long one.

Mr. Pepin: —which prevents and precludes that and so on. The short one is that there is a diversity of practical reasons why this is so. The salary might change from one person to the other, based on a number of factors, one of them being that person's competence. Another one is, for example, the person's age. If you appoint somebody at 45 years of age when he is in the best of his productive—from the financial point of view—years, you may have to pay him a bit more; if you appoint a person at 62, three years before he retires, maybe you can get him more cheaply. So there are a number of reasons why this has been done.

One thing is sure: whatever you do, you are going to be damned. When I became Chairman of the Anti-Inflation Board, I was one of those who thought, like you, that I was at least free of indicating what my salary was going to be, and I said so. My salary was \$54,000; this was two or three times less than I was making at the time, and there was unanimity in the country that it was too much.

The Chairman: Thank you, Mr. Nowlan.

Just to let you know, Mr. Minister, I am 46.

Mr. Deniger, please.

M. Deniger: Merci, monsieur le président.

Monsieur le ministre, je voudrais discuter du dossier Québécois et vous demander si vous êtes en mesure aujourd'hui de nous donner les noms des représentants du gouvernement du Canada et d'Air Canada qui vont se joindre à M. Gauthier, qui va représenter Québécois, et à M. Leblond, qui va représenter le gouvernement du Québec lors de la première réunion de lundi.

M. Pepin: Pour ma part, je voudrais garder pas mal de flexibilité dans le choix des gens qui vont représenter le gouvernement du Canada, parce que cela va dépendre en partie du sujet, j'imagine. Quand on discutera de routes, par exemple, peut-être que je voudrais des individus un peu différents de ceux que l'on aura quand on discutera de problèmes financiers, par exemple.

Mais pour lundi, c'est M. Taylor d'Air Canada qui va nous représenter.

M. Deniger: M. Taylor lui-même?

M. Pepin: M. Taylor lui-même. C'est en partie parce que l'on veut que la négociation soit à un haut niveau de compétence et de responsabilité.

M. Reid, qui est un francophone, paraît-il, d'Air Canada sera là également. David Cuthbertson de mon bureau sera là également et Pierre Gaudet, qui est passé au Ministère, sera là aussi.

[Traduction]

M. Nowlan: Pourriez-vous déposer la réponse longue?

M. Pepin: . . . la Loi sur les textes réglementaires . . .

M. Nowlan: Ce n'est pas la peine de me fournir la réponse longue.

M. Pepin: . . . qui empêche ceci et exclut cela, etc. La réponse courte, c'est qu'il existe un certain nombre de raisons pratiques pour ne pas divulguer ces renseignements. D'abord, le salaire pourrait varier d'une personne à l'autre, selon divers facteurs, entre autres, la compétence de la personne en question. Un autre facteur important est également l'âge de la personne, par exemple. Si vous nommez une personne âgée de 45 ans, qui est dans la période la plus productive de sa carrière . . . du point de vue financier . . . vous serez peut-être obligé de le payer un peu plus; si vous nommez une personne âgée de 62 ans, trois ans avant qu'il prenne sa retraite, vous serez peut-être en mesure de lui donner un salaire moins élevé. Nous avons donc un certain nombre de bonnes raisons de ne pas faire ce que vous proposez.

Une chose est certaine: quoi que vous fassiez, on va vous critiquer. Quand j'ai été nommé président du Conseil anti-inflation, comme vous, je pensais que je ne serais pas obligé d'indiquer le niveau de mon salaire . . . et je l'ai dit. Mon salaire s'élevait à 54,000 dollars; en fait, c'était deux ou trois fois moins que je ne gagnais à l'époque, mais tout le monde semblait être d'accord pour dire qu'il était trop élevé.

Le président: Merci, monsieur Nowlan.

Juste pour votre gouverne, monsieur le ministre, j'ai 46 ans.

Monsieur Deniger, s'il vous plaît.

Mr. Deniger: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Minister, I would like to bring up the Quebecair matter and ask you whether you are able today to provide us with the names of the Canadian Government and Air Canada representatives who will be joining Mr. Gauthier, representing Quebecair, and Mr. LeBlond, who will be representing the Government of Quebec at the first meeting on Monday.

Mr. Pepin: Well, I would like to try and remain as flexible as possible in the choice of people who will represent the Government of Canada, because I do think it will depend on the subject being discussed. When it comes time to discuss routes, for instance, perhaps I will want different individuals to be present from those who will participate in the financial discussions.

But on Monday, Mr. Taylor from Air Canada will be representing us.

Mr. Deniger: Mr. Taylor himself?

Mr. Pepin: Yes, Mr. Taylor himself. This is partly because we want negotiations to be held at a high level of competence and responsibility.

Mr. Reid from Air Canada, who is apparently a Franco-phone, will also be present. David Cuthbertson from my office will be there, as will Pierre Gaudet, who is working in the Department.

[Text]

M. Deniger: Ce qui m'inquiète, monsieur le ministre, c'est que si on n'a pas un certain degré de permanence durant ces réunions-là, durant la mise en oeuvre de ce groupe de travail, on va retarder l'échéancier de plusieurs mois. Et ce qui m'inquiète encore davantage, monsieur le ministre, c'est que j'ai pu constater que plus on mentionnait le mot «faillite» ou «liquidation», plus cette expression que personne ne désire au Québec, et je sais que vous-même, vous ne désirez pas voir cela, plus cette expression, dis-je, déboussole le quotidien de Québecair, et cela s'explique. Si vous parlez d'une faillite qu'on ne veut pas et qu'on n'espère pas, il est certain que les fournisseurs de Québecair vont demander d'être payés sur livraison et que les grossistes vont peut-être regarder ailleurs.

• 1620

Monsieur le ministre, étant donné que c'est vous qui avez proposé ce *task force*, je dois vous dire que j'aurais préféré qu'il commence lundi de cette semaine, bien que je sois content que cela commence lundi. Et je suis inquiet, parce que cela peut durer assez longtemps.

J'ai devant moi le télex que vous adressiez à M. Clair. Vous dites que vous envisagez une période de transition la plus courte possible.

M. Pepin: C'est cela.

M. Deniger: Je ne veux pas vous lier à une période de temps, monsieur le ministre, mais il me semble que dans la mesure du possible, on devrait viser à un règlement avant la fin de l'année. Si on commence par la restructuration financière, monsieur le ministre, la position du gouvernement me semble assez claire. Je pense qu'on ne veut pas se lier aux dettes de Québecair, qui ne sont évidemment ni la responsabilité ni la faute des contribuables canadiens.

D'autre part, s'il y avait possibilité que le gouvernement québécois accepte la responsabilité des dettes de Québecair, à ce moment-là, votre proposition de structure financière, qui comporterait à la fois une participation d'Air Canada à 50 p. 100 et une participation à 50 p. 100 de Québécois, que ce soit le gouvernement du Québec, la S.I.D. ou la Caisse de dépôt, parce qu'on en entend parler ces temps-ci, votre proposition, dis-je, serait aussi possible.

J'espère, monsieur le ministre, que vous allez donner instructions à vos représentants de ne pas oublier cette possibilité-là. Il me semble que si ceci était possible, on réglerait peut-être bien des problèmes. Vous savez, une liquidation ou un transfert d'actif, ce n'est jamais facile, parce qu'il y a plusieurs questions qui se posent: qu'est-ce qu'on fait du recevable, qu'est-ce qu'on fait de l'équipement, qu'est-ce qu'on fait d'un paquet d'autres choses?

Une autre chose m'inquiète, monsieur le ministre, et j'aimerais avoir vos commentaires. On sait que ces gens-là vont parler de routes. N'y a-t-il pas danger, monsieur le ministre, que ces fonctionnaires-là déterminent quelle va être la politique aérienne intérieure du Canada?

M. Pepin: Du Canada entier?

[Translation]

Mr. Deniger: What worries me, Mr. Minister, is that if we do not have a certain amount of permanence during these meetings, and during implementation of this task force, we are going to delay the schedule by several months. And what worries me even more so, Mr. Minister, is that I have noticed that the more the word "bankruptcy" or "liquidation" is mentioned, an expression which no one in Quebec likes to hear—and I know that you yourself would not like this to occur—the more it seems to disrupt Quebecair's daily activities, and one can understand why. If you talk about a bankruptcy which nobody wants and which everyone hopes will not occur, obviously Quebecair suppliers are going to start to ask to be paid on delivery and wholesalers might start looking elsewhere.

Mr. Minister, as you are the one who proposed the setting up of this task force, I must tell you that I would have preferred it begin its talks on Monday of this week, although I am very happy to see that things will be getting off the ground on Monday. But I am worried, because this may take a long time.

In front of me I have a copy of the telex which you sent to Mr. Clair. You say that you foresee as short a transition period as possible.

Mr. Pepin: Yes, that is correct.

Mr. Deniger: I do not wish to tie you down to any specific period of time, Mr. Minister, but it seems to me that if possible, we should try and achieve a settlement before the end of the year. With respect to a financial restructuring, Mr. Minister, the government's position seems quite clear. I believe that there is no desire to be held responsible for Quebecair's debts, which are obviously neither the responsibility nor the fault of Canadian taxpayers.

Also, if the Quebec government were to accept responsibility for Quebecair's debts, then your proposal for a new financial structure involving 50p. 100 participation by Air Canada and 50p. 100 participation by Quebecers, either the Government of Quebec, the S.I.D. or the Caisse de dépôt, because there is talk of their involvement these days, your proposal would be feasible.

I believe, Mr. Minister, that you are going to instruct your representatives to not ignore that possibility. It seems to me that if that were possible, many difficulties could be settled. As you well know, liquidation or a transfer of assets is never an easy thing, as there are always a number of questions. For instance: what do we do with the receivables, or the equipment or a lot of other things?

I am concerned about one other matter, Mr. Minister, and I would like to have your comments on it. We know there will be a discussion of routes. Is there not the danger, Mr. Minister, that these officials will decide what Canada's domestic air policy is going to be?

Mr. Pepin: For all of Canada?

[*Texte*]

M. Deniger: Oui, évidemment, parce que vous allez en fait éliminer les territoires. Si vous donnez les routes, monsieur le ministre, vous choisissez les modèles d'avion. Si vous donnez les routes, monsieur le ministre, vous décidez de l'ampleur intérieure ou internationale d'un transporteur régional. Vous décidez aussi de sa distance maximale. Il y a bien des choses que vous allez décider, monsieur le ministre. Eventuellement, monsieur le ministre, est-ce que vous ne délégez pas vos responsabilités ministérielles pour les donner à des fonctionnaires?

M. Pepin: Ah non, quand même! J'espère que je n'ai pas donné l'impression que je donnais tous les pouvoirs du ministre des Transports à M. Taylor et ceux que j'ai mentionnés. Ils sont mes négociateurs dans cette entreprise. Je n'ai pas du tout l'idée de tout laisser entre leurs mains. Je pense qu'eux-mêmes non plus n'ont pas cette impression-là.

En ce qui concerne les désavantages de la liquidation, je pensais que c'était vous, mais ce n'est évidemment pas vous, qui m'aviez dit que les liquidations, cela se faisait tous les jours.

M. Deniger: C'est vrai que cela se fait tous les jours.

M. Pepin: Eh bien, c'en est une autre, et on va essayer de faire cela le plus rapidement possible de façon à ce qu'il y ait le moins d'inquiétude possible dans la population, chez les employés, chez les actionnaires, etc.

On me demandait quelle serait la durée de la négociation. Vraiment je n'en sais pas grand chose, sinon la formule que j'ai employée: le plus courte possible. On m'a demandé de dire ce que c'était, le plus courte possible, et j'ai risqué deux mois. J'espère que ce sera moins long, mais il pourrait quand même y avoir certaines complications. Cela dépendra évidemment... Par exemple, si vous croyez comme moi que partir avec les dettes du gouvernement provincial, les dettes de Provost, les dettes de Hamel, avec les investissements de tous ces gens-là, et honorer tout cela, si vous croyez que ce n'est pas très réaliste, pour employer l'expression que j'ai déjà employée, et que d'un autre côté on insiste pour que tout cela soit honoré, reconnu, compensé etc., eh bien là, évidemment, la conversation va être un peu plus longue, n'est-ce pas?

• 1625

M. Deniger: Mais est-ce que vos représentants vont faire cela...

M. Pepin: Moi, je vois cela d'un façon peut-être un peu trop simple, mais cela compense pour d'autres questions que je vois d'une façon trop compliquée. On a parlé d'un investissement de 50 à 60 millions de dollars comme étant une possibilité, et pour le gouvernement du Québec et pour le gouvernement du Canada via Air Canada. Alors, je mets cela d'un côté de la page, et je mets de l'autre côté de la page les 28 millions de dollars, les 8 millions de dollars, etc. Je mets tout cela ensemble, et ce que je vois, c'est qu'il faudra les 60 millions de dollars pour payer les obligations existantes. Alors, cela n'aide pas à la formation d'une compagnie quand on prend les disponibilités financières pour compenser les actionnaires passés. C'est de cette façon que je vois cela.

[*Traduction*]

Mr. Deniger: Yes, obviously, because you are in fact going to eliminate the territories. If you distribute routes, Mr. Minister, you also choose aircraft. And again, Mr. Minister, if you distribute routes, you make decision regarding the internal or international scope of a regional carrier. You also decide on its maximum distance. There are a lot of things that you will be making decision on, Mr. Minister. In fact, Mr. Minister, are you not delegating your ministerial responsibilities to your officials?

Mr. Pepin: No, certainly not! I certainly hope I gave no one the impression that I was delegating the powers of the Minister of Transport to Mr. Taylor and those whom I mentioned. They are my negotiators in this undertaking. I certainly have no intention of leaving everything in their hands. I do not think this is their impression either.

With respect to the disadvantages of liquidation, I thought you were the one who said to me that liquidation was something which occurred on the time—obviously it was not you.

Mr. Deniger: Well, it does happen all the time.

Mr. Pepin: Well, this will be just another one, and we will try to get things wrapped up as quickly as possible so as to cause as little concern as possible among the population, the employees, the shareholders, etc.

I was asked what the duration of negotiations would be. I really do not know much, other than the formula which I have already mentioned to you: as short as possible. I was asked what this might be, and I said perhaps two months. I hope it will take less time than that, but there may be certain complications. That will obviously depend... For instance, if you believe, as I do, that to start off with the debts of the provincial government, the Provost, Hamel, or with the investments of all these people, that to honour all these obligations is not a very realistic possibility, to use the term I mentioned earlier, while people on the other side are insisting that all these debts be honoured, or recognized or compensated for in some way, well, certainly, the conversation will go on for some time. Do you not agree?

Mr. Deniger: But are your representatives going to do that...

Mr. Pepin: Well, perhaps I see this whole thing a bit too simplistically, but that compensates for the other areas where I see things as being too complicated. We spoke of the possibility of an investment of \$50 million to \$60 million, by the Government of Quebec and the Government of Canada through Air Canada. So there is that on one side of the page, and on the other, the \$28 million, the \$8 million, et cetera. If I put all this together, I see it taking \$60 million to meet present obligations. So, it does not help you to set up a company if you have to use liquid assets to compensate former shareholders. That is the way I see it.

[Text]

M. Deniger: J'ai dû mal m'exprimer, monsieur le ministre, parce que je n'ai jamais parlé d'une participation financière canadienne pour renflouer les coffres des actionnaires présents.

M. Pepin: D'accord.

M. Deniger: Ce qui m'inquiète, monsieur le ministre, c'est le degré d'intensité des négociations. Ceux qui vont être mandatés par vous et Air Canada, est-ce qu'on va leur demander de faire cela à plein temps? J'ai l'impression que M. Leblond et M. Gauthier, eux, sont disponibles pour ne faire que cela, dans l'espoir d'arriver à un règlement le plus tôt possible. Est-ce que vous êtes prêt à nous dire aujourd'hui que vous allez déléguer des gens qui ne vont faire que cela jusqu'à ce qu'il y ait un règlement ou un bris de négociations?

M. Pepin: Maintenant que vous le mentionnez, je vais peut-être le dire d'une façon officielle. L'impression, le postulat que j'avais en tête, c'est qu'ils se consacraient à plein temps ou presque à cet emploi-là. Je pense que c'est ce que M. Taylor, entre autres, sait qu'il a à faire.

M. Deniger: Eh bien, M. Taylor... Je ne m'attends pas à ce que M. Taylor soit là durant tout un mois. Il n'a pas le temps de faire uniquement cela durant un mois.

M. Pepin: Mais il assume une très forte responsabilité.

M. Deniger: Il va falloir qu'il signe au bout de la ligne comme participant à 50 p. 100.

M. Pepin: Il va falloir qu'il soit à la table de négociations.

M. Deniger: Durant toutes les négociations?

M. Pepin: Peut-être pas personnellement, continuellement, mais il en aura une responsabilité considérable. Du moins, c'est ce que je pense.

M. Deniger: Une toute dernière question, monsieur le président.

Dans l'image que vous vous faites de ce nouveau transporteur, que ce soit Québecair I restructuré, ou Québecair II, que j'appellerais une forme de souveraineté-association, monsieur le ministre, est-ce que vous voyez à ce transporteur-là une vocation de transporteur à courte distance sur une route internationale? M. Nowlan a parlé de Boston; on pourrait ajouter Fort Lauderdale. Vous êtes en négociations bilatérales avec les Américains; donc on pourrait peut-être ajouter Fort Lauderdale. Ou bien, pensez-vous que votre transporteur régional Québecair I restructuré ou Québecair II associé aurait une vocation uniquement à l'intérieur du Québec?

M. Pepin: Voilà un sujet sur lequel on discute assez régulièrement, vous et moi. Je vois Québecair comme un transporteur régional très préoccupé de son réseau interne, avec Régionair, allant à Toronto. Je le vois comme un régional qui s'occupe de sa région plutôt que de se préoccuper, comme c'est arrivé souvent dans le passé, du *charter* vers la Floride ou ailleurs.

M. Deniger: Et cela même sur un point d'un bilatéral signé qui n'est pas desservi par nos transporteurs dits internationaux? Vous gardez cette position-là quand même?

[Translation]

Mr. Deniger: Perhaps I did not make myself clear, Mr. Minister, because I never mentioned the possibility of Canadian financial participation with a view to helping current shareholders recover their losses.

Mr. Pepin: All right.

Mr. Deniger: What I am concerned about, Mr. Minister, is the degree of intensity of the negotiations. Will those who are given the mandate to negotiate by you and Air Canada be doing this on a full time basis? I have the impression that Mr. LeBlond and Mr. Gauthier are available to do only that, with the hope of achieving a settlement as quickly as possible. Are you prepared to tell us today that you will delegate people to work on the negotiations exclusively until there is a settlement or a breakoff in the talks?

Mr. Pepin: Since you have brought this up, perhaps I should say something officially. My impression, and what I had intended, was that they would devote themselves to this task on a full-time basis. I believe that Mr. Taylor and others realized that this is what will be done.

Mr. Deniger: Well, Mr. Taylor... I would not expect Mr. Taylor to be there for a whole month. He does not have the time to devote himself to this exclusively for a month.

Mr. Pepin: But he has a very great responsibility here.

Mr. Deniger: He will have to sign at the bottom as a 50 per cent participant.

Mr. Pepin: He will have to be at the negotiating table.

Mr. Deniger: Throughout the negotiations?

Mr. Pepin: Perhaps not personally at all times, but he will have a considerable responsibility. At least, that is how I see it.

Mr. Deniger: One last question, Mr. Chairman.

Do you see this new carrier, be it a restructured Québecair one or Québecair II, which I would call a form of sovereignty association, as having the vocation of being a short distance carrier on an international route? Mr. Nowlan mentioned Boston; perhaps we could also add Fort Lauderdale. You are presently in the midst of bilateral negotiations with the Americans; so, it might be possible to add Fort Lauderdale. Or do you feel that this regional carrier, restructured Québecair I or a joint venture Québecair II, as having a vocation solely as an intra-regional carrier within Quebec?

Mr. Pepin: this is a subject which you and I seem to discuss quite regularly. I see Québecair as a regional carrier primarily concerned with its internal network, having a Toronto route along with Régionair. I see it as a regional carrier concerned with its own region rather than with charters to Florida or elsewhere, as has been the case in the past.

Mr. Deniger: Even with respect to a point not served by our so-called international carriers covered in a signed bilateral agreement? Are you maintaining that position?

[*Texte*]

M. Pepin: Je ne m'engage pas là-dessus, si vous me le permettez.

Le président: Merci, monsieur Deniger.

Mr. Ellis.

Mr. Ellis: Mr. Chairman . . .

Mr. Benjamin: I believe I follow next.

The Chairman: No, I do not think so.

Mr. Ellis: Mr. Chairman, if I may, I will be very brief so that Mr. Benjamin can get on. I have a private members' hour in about 20 minutes that I should get in and prepare for, so I will be very brief.

I want to follow exactly on what Mr. Deniger has said. Les, perhaps you will be on something entirely different.

Mr. Chairman, if I can, through you to the minister, I really wish I had about an hour and there were two or three of us just to deal with this problem, because obviously it defies definition in five or ten minutes. I guess I have to go back to ask, why was the question of Quebecair II ever put on the table? Why was it—if indeed it was—necessary to get involved? Why was it indeed necessary to fly the kite of Quebecair II? Why not start with what is there and build on it?

• 1630

Mr. Pepin: I thought we had repeated that a number of times. The reason Quebecair II is mentioned or contemplated is that some of us—I, among others—believe that restructuring Quebecair I—if you want to put it this way—by honouring all the obligations, all the debts, and all the commitments that are there would not lead you to a viable airline. That is as simple as that.

Mr. Ellis: Then I have to take it, Mr. Chairman, that what the minister is saying is that contractual obligations—either by way of purchase of merchandise, services, or whatever—entered into by Quebecair are purposely going to be allowed to go unpaid by the federal government. Yet surely the purpose of moving in to support a firm like Maislin a few months ago was to prevent that happening. Now, what is the difference between Quebecair and Maislin?

Mr. Pepin: First of all, the federal government has no responsibility for Quebecair at this time, nor has it had any in the past. The Quebec government did not have any either.

But on a certain day in July 1981, a number of people put together a package that would have seen the merger of Quebecair and Nordair. When this was presented to the Quebec Government, they are reported to have said that this was a very good package from a commercial and from a transportation point of view, but that it was not acceptable to them in political terms. Putting their money where their mouth was, they invested \$15 million in Quebecair in order to strengthen it. And that \$15 million became \$28 million, and they have an agreement with the other shareholders of

[*Traduction*]

Mr. Pepin: I would not like to commit myself on that issue, if you do not mind.

The Chairman: Thank you, Mr. Deniger.

Monsieur Ellis.

M. Ellis: Monsieur le président . . .

M. Benjamin: Je crois que j'ai le tour suivant.

Le président: Non, je ne crois pas.

M. Ellis: Monsieur le président, si vous me le permettez, je serai très bref de sorte que M. Benjamin pourra poser ses questions le plus vite possible. Je dois me préparer pour l'heure réservée à l'étude des mesures d'initiative parlementaire, qui commence dans 20 minutes; donc, je serai très bref.

Je voudrais poursuivre la discussion soulevée par M. Deniger. Vous allez peut-être parler d'autre chose, Les.

Monsieur le président, je regrette de ne pas avoir une heure pour qu'on puisse discuter de ce problème à deux ou à trois, car il est évident qu'on ne peut le définir en 5 ou 10 minutes. D'abord, je voudrais vous demander pourquoi la question de créer Quebecair II a-t-elle été posée? Était-il nécessaire d'intervenir? Y avait-il lieu de parler de Quebecair II? Pourquoi ne pourrait-on pas améliorer ce qui existe déjà?

M. Pepin: Je crois avoir dit cela à plusieurs reprises. La raison pour laquelle moi-même et d'autres avons parlé de Quebecair II ou de la restructuration de Quebecair I, si vous voulez, c'est qu'en respectant toutes les obligations, les dettes, les engagements, on n'aurait pas une ligne aérienne rentable. C'est aussi simple que cela.

M. Ellis: Monsieur le président, si je comprends bien le ministre, le gouvernement fédéral permettra à Quebecair de ne pas respecter ses obligations contractuelles, qu'il s'agisse d'achats de marchandises, de services ou autres. Et pourtant, lorsqu'on a renfloué Maislin il y a quelques mois, c'était dans le but d'empêcher cela. Or, quelle différence y a-t-il entre Quebecair et Maislin?

M. Pepin: D'abord, le gouvernement fédéral n'est pas responsable de Quebecair à l'heure actuelle; il n'était pas responsable de Quebecair par le passé. Le gouvernement du Québec non plus, d'ailleurs.

Mais, un certain jour du mois de juillet 1981, un groupe de personnes a envisagé une fusion de Quebecair et de Nordair. Lorsque le Gouvernement du Québec a été saisi de cela, il aurait dit qu'il s'agissait d'une bonne affaire sur le plan commercial et sur le plan du transport, mais sur le plan politique, ce n'était pas acceptable. Joignant le geste à la parole, le gouvernement québécois a investi \$15 millions dans Quebecair pour le renflouer. Puis, la somme a été augmentée à \$28 millions et le gouvernement a conclu une entente avec les autres actionnaires de Québecair. En vertu de cette entente, il

[Text]

Quebecair. Apparently, under this agreement they can take over the company if they care to.

That is the situation. The Quebec government has de facto assumed a responsibility for Quebecair. Now, for a number of reasons, which Mr. Clair has indicated very clearly, he feels that cannot go on the way it is. Presumably he has an ambivalent view of Air Canada; he likes it and hates it at the same time. But he likes it enough to recognize that if there is ever a carrier in Quebec that has viability, it will have to be done partly by Air Canada, at least for a period of time. He accepts that, and he is willing to join with Air Canada and to agree to the creation of Regionair, either, as Mr. Deniger says, new or recycled.

What else can I add? The association with Maislin is one that astonishes me, because most of you have criticized the Maislin thing as a bail-out. The implication of what you say—and I am sure this is not what you mean—is that we should do a similar type of bail-out in the case of Quebecair. I find it rather illogical if that is what you have in mind.

Mr. Ellis: I think it is my point, Mr. Chairman, that it is illogical. But I see the government getting involved in this one in exactly the same way.

Mr. Pepin: No.

Mr. Ellis: I understand . . .

Mr. Pepin: I protest.

Mr. Ellis: Please do. Let me just say something. I see this. If the Quebec government were not to forward funds on any given day, Quebecair would fold. So if they have taken over the responsibility for this, why would it not be quite a bit simpler for the federal government, through its committee next week or whatever, to provide them with some realistic routes and a rationale? I would like to see it and I think there are other members of this committee who would like to see that happen under the policy we proposed and submitted to you some months ago. Why would it not be easier to let them have routes and a policy and let them go to it? Why do you get involved at all?

• 1635

Mr. Pepin: Simply because everybody agrees that you need to put some more money into it. That was the basis of the understanding I had with Mr. Clair, Mr. Clair saying, look, this company, even with the best of routes, needs some more blood—green blood. He said that if the federal government—this is public—was willing to come in with \$15 million, he would similarly come in with \$15 million. That was the base of the concept of revitalization.

Mr. Ellis: Starting Monday, then, what you are telling me is that the basis of the negotiations is entirely on what you will get for your money, or what the terms and conditions are for your putting in that amount of money, or a similar amount of money.

Mr. Pepin: As I see it, the first discussion on Monday is a look at the financial state of Quebecair. Nobody has been too

[Translation]

semblerait que le gouvernement québécois puisse prendre possession de la société, s'il le désire.

Voilà la situation. Par le fait même, le gouvernement québécois s'est chargé de Quebecair. Or, pour certaines raisons que M. Clair a expliquées très clairement, cela ne tient plus. M. Clair semble partagé en ce qui a trait à Air Canada; il est d'accord et il n'est pas d'accord à la fois. Mais il est suffisamment d'accord pour reconnaître que si un transporteur peut être rentable au Québec, il faudra faire appel à Air Canada, du moins pendant un certain temps. Il l'accepte et il est disposé à collaborer avec Air Canada et à créer Regionair, soit de toute pièce soit par recyclage, comme l'a dit M. Deniger.

Que puis-je ajouter encore? Le rapprochement avec Maislin m'étonne car la plupart d'entre vous ont critiqué l'intervention, la qualifiant de renflouement. Je sais que ce n'est pas ce que vous entendez, mais vous semblez dire qu'il faudrait prendre le même genre de mesures et renflouer Quebecair. Si c'est ce que vous entendez, je n'en vois pas la logique.

M. Ellis: Monsieur le président, c'est moi qui prétendais n'y voir aucune logique. Mais à mon avis, le gouvernement intervient exactement de la même façon dans ce cas.

M. Pepin: Non.

M. Ellis: Si je comprends bien . . .

M. Pepin: Je proteste.

M. Ellis: Allez-y, je vous en prie. Permettez-moi de dire une chose, cependant. Voici la scénario que j'entrevois. Si le Gouvernement du Québec n'accordait pas de fonds un moment donné, Quebecair fermerait ses portes. Alors s'il a assumé ses responsabilités en cette matière, ne serait-il pas beaucoup plus simple pour le gouvernement fédéral par l'intermédiaire de son comité, de lui prévoir des routes raisonnables et une rationalisation des exploitations? Voilà ce que d'autres membres du comité et moi-même aimerions voir en vertu de la politique que nous vous avons proposée il y a quelques mois. Ne serait-il pas plus facile de lui permettre certaines routes, d'établir une politique et de lui permettre d'exploiter? Pourquoi devez-vous intervenir de quelque façon que ce soit?

M. Pepin: Tout simplement parce que tout le monde est d'accord: Il faut investir davantage. Voilà l'argument qui soutendait l'entente que j'ai conclue avec M. Clair; ce dernier disait que même avec les meilleures routes possibles, la société avait besoin de sang nouveau, c'est-à-dire, de capitaux. Il a fait une déclaration publique selon laquelle si le gouvernement fédéral investissait \$15 millions, il ferait de même. Voilà essentiellement sur quoi reposait le concept de revitalisation.

M. Ellis: Alors vous me dites que dès lundi, les négociations reposent sur ce que vous obtiendrez pour votre argent ou sur les modalités qui régiront votre aide financière, quelle qu'elle soit.

M. Pepin: Si j'ai bien compris, les premières discussions qui auront lieu lundi porteront sur les états financiers de Québecair.

[Texte]

keen to show that around, but they will have to, then, because the question on the table Monday will be, I repeat, can Quebecair, the existing company, be recycled? Can it be made successful? I was talking to Mr. Clair this afternoon and the onus of proof is—at least it can be said it is—in his hands to show that it can. My postulate is that if you honour... I regret it from the point of view of the present owners, but they were consenting adults, they were part of the decisions that were made, they were there when they decided to buy a 737, they were there when they made the decision. I regret that they stand to lose, if my postulate prevails, but that is what has to be done on Monday.

Mr. Ellis: I think, Mr. Chairman, I will leave it there.

The Chairman: Thank you, and you kept within your 10 minutes, Mr. Ellis.

Mr. Ellis: Yes. I intended to; I promised Mr. Benjamin I would.

The Chairman: We are on the second round.

Next is Mr. Turner, followed by Mr. Benjamin.

Mr. Turner: Mr. Chairman, Mr. Minister, in 1975 in the fall and in the spring of 1976—Otto Lang was the minister—they strengthened and updated the runways at London, Ontario so that any type of aircraft could take off and land. We were told, at that time, that Mountain Airport could not handle any more traffic. The department, the airlines, were negotiating with Canada, France and with other airlines to fly direct to London, Ontario and they were going to use that as a satellite airport. Can you tell me what happened to all these great plans? We have less service now than we ever had. Air Canada has one flight each way each day and we are saddled with Air Ontario—sometimes you arrive and sometimes you do not. We are hit right now—all kinds of industry wants to come into Welland, and because we cannot guarantee them good airline service, we are losing industry to other parts of Canada. Do you think that is fair?

An hon. Member: It is called competition.

Mr. Pepin: It is a good question, but London is not the only place that asked itself that. Hamilton asked itself that; Sault Ste. Marie asked itself that...

Mr. Turner: Hamilton is 30 miles from Toronto and you are spending \$50 million where they have an excellent bus service; you can go from Hamilton to Malton in about 30 minutes. I have ridden the bus and it is a very fast, efficient service. Why you would spend \$50 million on Hamilton—I just cannot buy it, sir.

Mr. Pepin: The answer—and I can only venture one—is that you have some main points, be they inside a country or internationally.

[Traduction]

cair. Personne ne s'est empressé à les rendre publics, mais il faudra le faire car lundi, il faudra d'abord répondre à cette question: Peut-on restructurer Québecair, la société actuelle? Peut-on la faire réussir? J'ai discuté avec M. Clair cet après-midi; on pourrait dire, en quelque sorte, que c'est à lui de démontrer que la société peut réussir. C'est regrettable pour les propriétaires actuels, mais ce sont des adultes consentants qui ont participé à la prise de décision, notamment lorsqu'on a décidé d'acheter un 737. Je suis désolé qu'ils risquent de perdre, si mon argument a gain de cause, mais voilà de quoi nous devons discuter lundi.

M. Ellis: Monsieur le président, je n'ai plus de question.

Le président: Merci, vous avez respecté votre temps de parole de dix minutes, Monsieur Ellis.

M. Ellis: Oui. J'avais l'intention de le faire; je l'avais promis à M. Benjamin.

Le président: Nous passons maintenant au deuxième tour de questions.

Le prochain nom sur ma liste est celui de M. Turner et le suivant, M. Benjamin.

M. Turner: Monsieur le président, monsieur le ministre, à l'automne de 1975 et au printemps de 1976, M. Otto Lang était ministre des Transports au moment où l'on a renforcé et amélioré les pistes à London en Ontario pour permettre à n'importe quel type d'avion d'atterrir et de décoller. À cette époque, on nous avait dit qu'on ne pouvait pas augmenter le trafic aérien à l'aéroport Mountain. Le ministère, les lignes aériennes avaient entamé des négociations avec le Canada, la France et d'autres lignes aériennes dont les avions devaient se rendre directement à London en Ontario; cet aéroport aurait servi de satellite. Qu'est-il advenu de tous ces grands projets? Nous n'avons jamais eu si peu de services. Air-Canada n'a qu'une desserte par jour et on nous fait faire des correspondances avec Air-Ontario; parfois on arrive à destination, parfois on n'y arrive pas. Notre situation est loin d'être enviable: Toute sorte d'industries veulent s'établir à Welland; mais puisque nous ne pouvons pas leur garantir de bons services aériens, elles préfèrent s'établir ailleurs. Croyez-vous que ce soit juste?

Une voix: C'est ça la concurrence.

M. Pepin: C'est une bonne question, mais London n'est pas le seul endroit à connaître ce problème. On se pose les mêmes questions à Hamilton, à Sault Ste-Marie...

M. Turner: Hamilton est situé à 30 milles de Toronto et vous dépensez \$50 millions dans une communauté où il existe des services d'autocars excellents. Il faut mettre environ 30 minutes pour se rendre de Hamilton à Mountain. J'ai déjà emprunté l'autocar moi-même et le service est efficace et très rapide. Je ne peux pas comprendre pourquoi on dépenserait \$50 millions à Hamilton.

M. Pepin: Je n'ai pas de réponse précise à votre question, mais je suppose qu'il faut disposer de certains endroits-clés, tant au pays qu'à l'étranger.

[Text]

• 1640

I am amazed how in recent years, partly because of the cost of fuel, the number of points in Europe has shrunk. Air Canada, for example, and CP only go to a number of points, three or four: London, yes; Paris, possibly; Frankfurt, very central and very good; Zurich—and that is about it—and from Amsterdam, and even then . . . From there you have regional carriers, domestic carriers, taking people around: the hub-and-spoke concept applied internationally.

Similarly, in Canada, Mr. Turner, Toronto is a major place and from there people go by the Air Ontarios of this country to other centres. That is partly due, I think, to the cost of operating big planes and the cost of fuel today. So London is not in an abnormal situation by not being a major aviation centre in Canada.

Mr. Turner: Are you aware that about 1.5 million people live within a radius of 100 miles, 80 miles, 60 miles of London, that there is a big market to be serviced there and we are not having the service?

Mr. Benjamin: You need a new terminal building.

Mr. Pepin: I have no easy answer to that. It is just that the Canadian government does not push carriers, does not push Air Canada, to serve London. It already serves it on a twice-daily basis, DC-9 service and so on. What is the consequence of what you would like the Government of Canada to do today—to force Air Canada to go three times a day? What is the conclusion?

Mr. Turner: We had excellent service before Air Ontario came into London, and the service has badly deteriorated. They dump you off at Toronto and sometimes you arrive at Ottawa and sometimes you do not. That is no good to businessmen who are flying to various parts of Canada. They must have service to connect with other planes.

Mr. Pepin: That is it. Maybe you should make a representation to Air Ontario.

But something else is changing in national and international air transportation, and that something else is the realization by many people—I am talking mostly domestically now—that these big jets carrying 300 or 400 people can give you a one-time-a-day service which may not be terribly convenient for the greater number of people. You have had in recent months, in recent years, in Canada what I called the other day the phenomenon of “de-jetization”; that is, a conviction that turboprop can, after all, give you more frequent service and consequently better service because they can go three or four or five times a day instead of the jet that does it once because it cannot have the traffic needed to come more than once. I think, Mr. Turner, there is a changing mood in Canada on this subject. More and more people accept that.

[Translation]

C'est étonnant de constater à quel point, au cours des dernières années, le nombre de ces endroits clés a diminué; la situation est en partie attribuable au prix du carburant. Par exemple, Air Canada et CP Air ne se rendent qu'à certains endroits en Europe: Londres, bien sûr, Paris, peut-être; Francfort, endroit très central et très bon, Zurich et Amsterdam . . . si l'on veut poursuivre le voyage ailleurs, on fait appel aux transporteurs régionaux ou aux lignes intérieures; c'est le principe du moyeu et des rayons dans son application internationale.

Parallèlement, monsieur Turner, au Canada, Toronto est un des endroits clés; pour se rendre à d'autres communautés, les gens font appel aux transporteurs aériens régionaux. La situation est en particulier attribuable aux coûts d'exploitation des grands avions et aux prix du carburant. Même si London n'est pas un des principaux centres d'aviation au Canada, sa situation n'est pas anormale.

M. Turner: Savez-vous qu'environ 1.5 million de personnes habitent dans un rayon de 100, 80, 60 milles de London et qu'il faut assurer des services à un marché important, un service qui n'existe pas?

M. Benjamin: Il vous faut une nouvelle aérogare.

M. Pepin: Il m'est difficile de répondre à cette question. Le gouvernement canadien n'incite pas les transporteurs, notamment, AIR Canada, à desservir London. Air Canada dessert déjà London deux fois par jour; les DC-9 se rendent à London. Que voudriez-vous? Que le gouvernement du Canada oblige Air Canada à se rendre à London trois fois par jour?

M. Turner: Jusqu'à ce qu'Air Ontario desserve London, nous avons de meilleurs services. Ils ont détérioré lamentablement. On vous fait descendre à Toronto; parfois vous réussissez à arriver à Ottawa, parfois, vous ne réussissez pas. Cela ne favorise pas les déplacements des hommes d'affaires qui doivent se rendre dans diverses régions du pays. Ils doivent avoir des services qui leur permettent de correspondre avec d'autres avions.

M. Pepin: Voilà justement. Vous devriez peut-être vous adresser à Air Ontario.

Le transport aérien national et international évolue; bon nombre de personnes se rendent compte, au Canada, que les grands avions transportant 300 ou 400 passagers nous assurent un vol par jour, ce qui peut ne pas convenir au plus grand nombre de gens. Au cours des derniers mois, des dernières années, on constate au Canada un abandon progressif des gros avions à réaction comme priorité dans le domaine du transport aérien; on devient de plus en plus convaincu que, au bout du compte, les turbopropulseurs assurent un meilleur service, car ils peuvent se rendre 3, 4 ou 5 fois par jour au même endroit. On ne peut pas utiliser l'avion à réaction plus d'une fois par jour, car le nombre des passagers ne le justifie pas. Monsieur Turner, il me semble que les idées des Canadiens évoluent sur ce plan. De plus en plus de citoyens acceptent que l'on fasse davantage appel aux turbopropulseurs.

[Texte]

Mr. Turner: We were served by prop airlines by Air Canada. If Air Ontario can make money going to London and Windsor, why cannot Air Canada? Why did they pull out? Nobody can get that answer. It is just a complete mystery. Air Ontario must be making money or they would not be in business.

Can you tell me if you are going to designate the London airport as a relief airport or a satellite for Toronto? Is it in the plans?—because it was a few years ago.

Mr. Pepin: I do not know. Do you know if there is a designation of London as a satellite? I do not know about it, do you? No?

Mr. Turner: When will radar be installed at the London airport? What year?

Mr. Pepin: You are talking about the new radar system; you are talking about the RAMP project? We are now at the decision on the manufacturing of the new radar. The implementation of the program in the late 1980s—and I promised Victoria they would be first on the list. Let us be serious. Have you a way of knowing when London would be in the new radar system?

• 1645

Mr. Gordon Sinclair (Administrator, Canadian Air Transportation Administration, Transport Canada): Mr. Chairman, it would be in the late 1980s, assuming the program will be approved by ministers when it is finally submitted to them with the total design costs.

Mr. Pepin: On February 18, 1988.

Mr. Turner: I will hold you to that, sir. You are going to spend \$9 million over the next five years.

An hon. Member: You will be here, Charlie, but he will not.

Mr. Turner: That is right. You are going to spend \$9 million over the next five years on the airport facilities, the airport terminal. When are you going to start these improvements, and what type of improvements are you going to make?

Mr. Pepin: You are quite right. Your information is perfect: \$8.8 million over the next five years—subject to national priorities and the availability of funds. I must be careful, because that applies to all airports, including Ottawa. Funds are not programmed for the expansion of the terminal building, Mr. Turner, but they are programmed for the maintenance facilities and related improvements: new sewage system, runway and apron resurfacing, equipment purchases. I do not have a blow-by-blow, year-by-year account. I will provide you with that at the earliest opportunity.

Mr. Turner: What evidence do you need to extend air facilities by Air Canada, Canadian Pacific, Nordair, or any other line? We are not too happy with Air Ontario, so we might as well know the facts of life.

[Traduction]

M. Turner: Mais Air Canada avait des turbopropulseurs. Si Air Ontario peut réaliser des bénéfices en envoyant ses avions à London et à Windsor, pourquoi Air Canada ne ferait-elle pas de même? Pourquoi la société a-t-elle décidé de ne plus offrir ces services? Personne ne peut répondre à cette question. C'est le grand mystère. Air Ontario doit réaliser des bénéfices, sinon, la société ne serait pas exploitée.

Dites-moi, allez-vous désigner London comme aéroport satellite de Toronto? Songe-t-on à le faire? On l'avait prévu il y a quelques années.

M. Pepin: Je ne sais pas. Savez-vous si London est déjà désigné comme aéroport satellite? Je n'en sais rien. Vous êtes au courant? Non?

M. Turner: Quand procèdera-t-on à l'installation du radar à l'aéroport de London? En quelle année?

M. Pepin: Vous parlez de l'installation du nouveau système de radar, du projet RAMP? Nous en sommes maintenant à l'étape de la décision de fabrication du nouveau système. Le programme sera mis en oeuvre à la fin des années 1980 et j'ai promis que l'aéroport de Victoria sera le premier à en bénéficier. Soyons sérieux. Pouvez-vous savoir quand London fera partie de ce nouveau système radar?

M. Gordon Sinclair (administrateur, administration canadienne des transports aériens, transport Canada): Monsieur le président, ce serait vers la fin des années 1980, à supposer que le programme soit approuvé par les ministres lorsqu'il sera présenté sous sa forme définitive et lorsqu'on en connaîtra les coûts.

M. Pepin: Le 18 février 1988.

M. Turner: Je vous prends au mot. Vous allez dépenser \$9 millions au cours des cinq prochaines années.

Une voix: Vous serez encore là, Charlie, mais lui, il ne le sera pas.

M. Turner: C'est vrai. Vous allez dépenser \$9 millions au cours des cinq prochaines années pour des installations aéroportuaires, l'aérogare. Quand allez-vous commencer ces améliorations et de quelles améliorations s'agit-il, au juste?

M. Pepin: Vous avez tout à fait raison. Vos renseignements sont exacts. \$8,8 millions au cours des cinq prochaines années, les dépenses étant subordonnées aux priorités nationales et à la disponibilité de capitaux. Je dois être prudent quand cela s'applique à tous les aéroports, y compris celui d'Ottawa. Monsieur Turner, les fonds ne sont pas prévus pour l'expansion de l'aérogare mais pour les installations d'entretien et des améliorations connexes; un nouveau système d'égout, revêtement des pistes et des aires de trafic, achat d'équipement. Je n'ai pas une ventilation détaillée selon les années. Je vous ferai parvenir ces renseignements le plus tôt possible.

M. Turner: Quelles preuves vous faut-il pour donner une expansion à Air-Canada, CPAir, Nordair ou d'autres lignes aériennes? Nous ne sommes pas très satisfaits d'Air-Ontario; alors il vaudrait tout aussi bien tout savoir.

[Text]

Mr. Pepin: Traffic is, of course, the main factor. In every city where I have been—and London is certainly no exception—you usually have social intermediary bodies: chambers of commerce and groups of this kind. Or you have very often—I am sure London must have it—an aviation committee. I am sure you have that. This is their responsibility. They take it upon themselves to visit the carrier, to make the case for more, better traffic. This is usually the way it is done. The department, the minister, can occasionally contribute to that, but the local representation is really the strongest incentive.

Mr. Turner: Sir, can you or one of your officials give me a letter stating the policy and position on the airport terminal and air services to London, Ontario, within the next month to five weeks?

Mr. Pepin: I am sorry, Mr. Turner. I did not catch . . .

Mr. Turner: I would like a letter from you or from the department heads stating the policy and position on the airport terminal and air service, in the future, to London, Ontario.

Mr. Pepin: One thing that I have forgotten to mention is that we have a master plan coming, which is scheduled for public release in the summer of 1983. Even before then, I will try to accommodate your wish.

Mr. Turner: When Mr. Don Jamieson was the Minister of Transport, I attended a lot of meetings when great master plans were unfolding, and nothing has happened, sir—not to our benefit in southwestern Ontario. That is what we are waiting for: for you to spend a few bucks and give us a little better service than we have right now.

Mr. Pepin: The department is already on record as saying that, funds being available—that is always the condition—it plans to spend \$8.8 million at the London Airport.

If that is what you are looking for, I will try from the notes I have, and others, to develop a statement on the airport at London. Is that what you want?

Mr. Turner: Yes. I also want the future level of services you and your department are going to provide at the London Airport.

Mr. Pepin: Future levels of service?

Mr. Turner: Yes. By Air Canada, CP. I know CP are doing a survey right now.

The Chairman: Mr. Turner, I will allow the minister to answer.

Mr. Pepin: You are talking about airport services. You are not talking about . . .

Mr. Turner: And airline services, too; both.

Mr. Pepin: You will have to ask the airlines to do that. We do not speak for the airlines.

[Translation]

M. Pepin: Bien entendu, le trafic est le premier élément dont on tient compte. Dans toutes les villes où je me suis rendu, et London figure parmi celles-ci, il existe habituellement des organismes sociaux ou intermédiaires; des Chambres de commerce, par exemple. On trouve très souvent des comités chargés de l'aviation; London doit être doté d'un tel comité. Je suis sûr qu'il en existe un. C'est leur responsabilité. C'est eux qui se chargent de rendre visite aux transporteurs et de plaider pour une augmentation du trafic. Voilà habituellement comment on procède. Le ministre peut à l'occasion contribuer à cela mais la représentation locale est l'argument le plus fort.

M. Turner: Monsieur le ministre, un de vos fonctionnaires ou vous-même pouvez-vous me donner une lettre décrivant la politique eu égard à l'aéroport et aux services aériens de London en Ontario d'ici à quatre ou cinq semaines?

M. Pepin: Je regrette, monsieur Turner, je n'ai pas saisi . . .

M. Turner: J'aimerais que vous ou les directeurs de votre ministère me décrivent la politique et votre position vis-à-vis de l'aéroport de London et des services aériens qui sont offerts.

M. Pepin: J'ai oublié de signaler que nous avons établi un plan directeur qui sera rendu public au cours de l'été de 1983. Mais je tenterai de répondre à votre demande avant cette date.

M. Turner: Lorsque M. Don Jamieson était ministre des Transports, j'ai participé à bon nombre de réunions où l'on discutait de plans directeurs qui sont restés sans lendemain; ils n'ont certainement pas aidé le sud-ouest de l'Ontario. Voici ce que nous voulons: Nous voulons que vous dépensiez quelques dollars, que vous nous donniez de meilleurs services qu'à l'heure actuelle.

M. Pepin: Le ministère s'est déjà prononcé à cet égard: Si nous disposons de capitaux, c'est toujours la condition, le ministère dépensera \$8,8 millions à l'aéroport de London.

Si c'est ce que vous voulez, d'après les renseignements dont je dispose et dont d'autres disposent, je vous ferai une déclaration au sujet de l'aéroport de London. Est-ce ce que vous voulez?

M. Turner: Oui. Je veux également connaître quels services vous et votre ministère assurerez à l'aéroport de London à l'avenir?

M. Pepin: Les niveaux de services futurs?

M. Turner: Oui. Les services qui sont offerts par Air-Canada et CPAir. Je sais que CPAir est en train de faire une enquête à ce sujet.

Le président: Monsieur Turner, je vais permettre au ministre de répondre.

M. Pepin: Vous parlez de services à l'aéroport. Vous ne parlez pas . . .

M. Turner: Et des services aériens également; les deux.

M. Pepin: Il vous faudrait demander aux lignes aériennes de le faire. Je ne peux pas me faire le porte-parole des lignes aériennes.

[Texte]

Mr. Turner: You do not get much information from the airlines.

Mr. Pepin: We will do our best, Mr. Turner.

Mr. Turner: Thank you very much, sir.

The Chairman: Thank you, Mr. Turner.

Mr. Benjamin; the patient Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: I will continue with the line of questioning Mr. Turner has been taking.

• 1650

For the past 15 years, including the past 10, the efforts and concentration for expenditures by the department have been in places like Montreal, Toronto, Vancouver, while the small and middle-sized cities like London, Ontario, Moncton, St. John's and Regina have been continually put off, year after year.

You are the fifth Minister of Transport I have been through since I have come here, and I have had the same answer . . .

Mr. Pepin: That is a figure of speech, maybe.

Mr. Benjamin: Yes. I have had the same answers, the same proposals. When they went belly-up or did not happen, I got the same answers back as to why they did not happen.

You take London, Ontario, which has 250,000 people. I would just as soon change planes in London, Ontario as Toronto en route from Regina to Ottawa.

An hon. Member: A lot better!

Mr. Benjamin: It would be a lot better; but they have an airport terminal—the best thing that could happen to it is a fire—a city of 250,000 people.

We have been told since 1973 that there is going to be a new terminal in Regina. We outgrew the present one 10 years' ago. We will be lucky if we have it by 1986. This applies to 8, 10 or 12 cities of that size in Canada.

We have worse routes and worse flight schedules now with three airlines than we had with one.

Mr. Pepin: Who is "we"?

Mr. Benjamin: In Regina. All in the name of competition. You cannot get to Ottawa or Montreal or Atlantic Canada unless you leave in the morning.

Mr. Pepin: Why would you want to get to Ottawa?

Mr. Benjamin: We used to have a nice flight in the afternoon, when there was one airline. Now we do not have any. We have three airlines which leave Regina in the space of an hour and a half.

We have worse service. We have fewer seats. In the name of this so-called restraint of concentration in the big metropolitan cities, is it correct that as a result of a Transport Canada joint review committee which reviewed civil aviation security requirements and of recommendations from the Minister of

[Traduction]

M. Turner: Les lignes aériennes sont avares de renseignements.

M. Pepin: Nous ferons de notre mieux, Monsieur Turner.

M. Turner: Merci beaucoup, monsieur.

Le président: Merci, Monsieur Turner.

Je cède la parole à M. Benjamin qui a fait preuve de patience.

M. Benjamin: Mes questions portent sur les sujets que M. Turner a soulevés.

Au cours des 15 dernières années, y compris les 10 dernières, les efforts de dépenses du ministère se sont concentrés sur des endroits comme Montréal, Toronto, Vancouver, alors que les villes petites et moyennes comme London, Moncton, Saint-Jean (Terre-Neuve) et Regina, ont continuellement vu leurs demandes frustrées, année après année.

Vous êtes le cinquième ministre des Transports depuis mon arrivée ici, et c'est toujours la même réponse . . .

M. Pepin: C'est une figure de style, peut-être.

M. Benjamin: Oui. C'est toujours la même histoire. C'est toujours la même réponse.

Prenez London, en Ontario, qui a 250,000 habitants. Je préférerais changer d'avion à London plutôt qu'à Toronto pour aller de Regina à Ottawa.

Une voix: Ce serait beaucoup mieux!

M. Benjamin: Ce serait beaucoup mieux. Mais cette ville de 250,000 habitants n'a qu'une seul aérogare dont la meilleure chose qu'on puisse lui souhaiter, c'est un incendie.

Depuis 1973, on nous dit qu'il va y avoir une nouvelle aérogare à Regina. Cela fait 10 ans que l'aérogare actuelle ne suffit plus à la demande. Nous serons heureux si nous en avons une nouvelle en 1986. Il en va de même pour 8, 10 ou 12 villes de cette taille au Canada.

Les horaires et les liaisons sont pires aujourd'hui avec trois compagnies qu'ils ne l'étaient avec une.

M. Pepin: Où?

M. Benjamin: À Regina. Tout cela au nom de la concurrence. Il est impossible de se rendre à Ottawa, à Montréal ou dans la région Atlantique autrement qu'en partant le matin.

M. Pepin: Pourquoi vouloir venir à Ottawa?

M. Benjamin: Nous avions un très bon vol l'après-midi lorsqu'il n'y avait qu'une compagnie. Maintenant, nous n'en avons plus du tout. Les vols de trois compagnies quittent Regina dans l'espace d'une heure et demie.

Le service est pire. Il y a moins de sièges. Au nom de cette soi-disant concentration dans les grandes métropoles, est-il vrai qu'à la suite du rapport d'un Comité mixte de Transports Canada chargé d'étudier les besoins en services de sécurité de l'aviation civile et de recommandations du ministre des

[Text]

Transport, a decision has been reached to close the security requirements at Class II domestic airports including: St. John's, Moncton, Quebec, London, Windsor, Regina, Saskatoon and Victoria?

This means displacing 50 or 60 R.C.M.P. officers from security services. I would like to know why? who is going to do it instead? and why just these places?

Mr. Pepin: First of all, you are talking about the quality of airports and the spending on different airports, and you are raising a separate subject about the services given to these airports. The first subject is really Transport Canada's responsibility.

What is the claim you are making, Mr. Benjamin? That Transport Canada is not spending adequately or that it is not spending fairly?

Mr. Benjamin: Fairly.

Mr. Pepin: Fairly—that is what you mean?

Mr. Benjamin: Right.

Mr. Pepin: And particularly at Regina. Is that the case you are making?

Mr. Benjamin: I have listed you several places—London, Ontario, Moncton, St. John's, Victoria.

Mr. Pepin: I will claim that, first of all, there was a period of time when relatively, the budget came down quite considerably, the budget of administration, in relative terms and in real terms.

Since then, we have been rather more fairly treated by the government as a whole. We have had increases of—what is it—\$20 million one year, \$40 million the other year and \$60 million this year and so on, so we are in a slightly better position to spend on airports.

When you look at the total amount of spending, it is not adequate. It is never adequate, but we are doing much better. My only problem will be, then, to demonstrate to you that on a regional basis, it is fairly done. Right? There is no doubt there was neglect in Regina. I confess to that. I do not know what is completely responsible for that, but we have now, as you know, started important work—\$38 million worth of it—at Regina. I was there the other day, and the population seemed to be very cheered by the announcement I made.

Mr. Benjamin: That is the fifth announcement which has been made there.

Mr. Pepin: Well, this time it is going on. It is practical. It is done.

Mr. Benjamin: All right. What about the R.C.M.P. security services?

• 1655

Mr. Pepin: On this I can only give you a general answer. Maybe Mr. Sinclair can give you a more specific one. In the early 1970s there was a phenomenon in the world called

[Translation]

Transports, la décision a été prise de supprimer les services de sécurité dans les aéroports de deuxième catégorie, y compris Saint-Jean (Terre-Neuve), Moncton, Québec, London, Windsor, Regina, Saskatoon et Victoria?

Cela signifie le déplacement de 50 ou 60 agents de la GRC chargés des services de sécurité. J'aimerais savoir pourquoi. Qui va le faire à leur place? Et pourquoi seulement ces endroits?

M. Pepin: Tout d'abord, vous parlez de la qualité des aéroports et des dépenses consacrées aux différents aéroports, puis vous abordez un sujet différent quand vous parlez des services offerts à ces aéroports. La première question relève de la responsabilité de Transports Canada.

Quelle est votre revendication, monsieur Benjamin: que les dépenses de Transports Canada ne sont pas suffisantes ou qu'elles ne sont pas faites selon un principe d'équité?

M. Benjamin: Selon un principe d'équité.

M. Pepin: Selon un principe d'équité—c'est bien ce que vous voulez dire?

M. Benjamin: Oui.

M. Pepin: Et tout particulièrement à Regina. C'est bien le cas qui vous intéresse?

M. Benjamin: Je vous ai donné la liste de plusieurs villes—London, Moncton, Saint-Jean (Terre-Neuve), Victoria.

M. Pepin: Premièrement, il ne faut pas oublier qu'à une époque le budget a été considérablement réduit, le budget de l'administration, en termes relatifs et en termes réels.

Depuis, nous avons été mieux traités par l'ensemble du gouvernement. Nous avons reçu des augmentations de—quel est le chiffre—20 millions une année, 40 millions l'autre année et 60 millions cette année, etc., nous sommes donc un peu mieux en mesure d'investir dans les aéroports.

Si vous considérez le montant total, ce n'est pas suffisant. Ce n'est jamais suffisant, mais nous faisons beaucoup mieux. Il faut donc que je vous démontre que ces dépenses se font d'une manière équitable sur une base régionale. N'est-ce pas? Il est indubitable que Regina ait été négligée, je l'avoue. Je ne sais qui en a l'entière responsabilité, mais, comme vous le savez, nous avons entamé d'importants travaux—pour 38 millions de dollars—à Regina. J'y étais l'autre jour, et la population semblait enthousiasmée par l'annonce que j'ai faite.

M. Benjamin: C'est la cinquième fois qu'on fait une telle annonce.

M. Pepin: Cette fois-ci est la bonne. C'est fait.

M. Benjamin: Très bien. Et les services de sécurité de la Gendarmerie royale?

M. Pepin: À ce sujet, je ne peux vous donner qu'une réponse d'ordre général. M. Sinclair pourra peut-être vous donner une réponse plus précise. Au début des années 70, il y a eu un

[Texte]

terrorism, and fortunately it has toned down—I touch wood when I say that. Consequently, it is that much of the precautionary system—that build-up on the presumption that terrorism was going to be with us for a long time—has now calmed down and what the department is going to do, and I support it completely, is adjust to a more normal set of circumstances. Simply because terrorism was strong in the early 1970s and you had to hire more officers, more RCMP officers in particular, you cannot go on with that postulate if the postulate is not true any more. So we are adjusting to that, but we are trying to do it in a humanitarian fashion and progressively.

Mr. Benjamin: Well, there are anywhere from five to ten RCMP officers in each of the eight places I have listed. These people have been assigned to that work permanently. They have established homes and families, but they are going to be uprooted. They may end up in the Arctic Circle or they may end up in an international airport; they are going to have to move.

Third example. We had our weather forecasting services reduced at these small and middle-sized airports. Is it correct that the department is planning to reduce hours of air traffic control at airports like Moncton, St. John's, Regina, Victoria and London?

Mr. Pepin: On the security services, first, I think you are exaggerating when you describe as a national calamity the possibility that three or four RCMP officers who have been serving at the airport for a while cannot be given other work in the Regina central offices of the RCMP of Canada. Hopefully, this will be done in a humanitarian fashion and jobs will be found for others. I am quite sure that the RCMP has a lot of work to do in Regina.

On the subject of towers and air traffic controllers and whatnot, again we do not intend to do anything drastic, but similarly there is a need to try to save money without compromising safety. You would do that if you were Minister of Transport.

Mr. Benjamin: Who are you going to put in their place? Who is going to do the work instead?

Mr. Pepin: We talked about that the last time. I think you were out at that point. We talked about that. You have a sheet of paper giving you how many movements you have in an airport in the 24 hours that a day lasts, and from 12.00 to 1.00 you may have two movements, but then from 9.00 a.m. 10.00 a.m. you may have 20. So the idea is to find the busiest period of time and assign your air traffic controllers to that period of time, leaving it to other types of services for the period . . .

Mr. Benjamin: I meant in the case of the security services, who are you going to have do this work instead of the RCMP, or are you not going to bother with it?

Mr. Pepin: Would you go with it, Mr. Sinclair?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, in the case of the security service and the policing, really, the study is an assessment as to

[Traduction]

phénomène mondial de terrorisme, et heureusement cela semble se dissiper—je touche du bois. En conséquence, le système de sécurité ayant été conçu pour répondre à ces dangers de terrorisme, le ministère, et je suis tout à fait d'accord, adapte ses services à des circonstances qui sont redevenues plus normales. Le terrorisme étant une menace au début des années 70, il a fallu recruter plus d'agents, plus d'agents de la Gendarmerie royale en particulier, et aujourd'hui cette nécessité disparaît. En conséquence, nous procédons à un ajustement, mais nous essayons de le faire d'une manière humaine et progressive.

M. Benjamin: Dans chacun des huit endroits que j'ai cités, il y a entre cinq et dix agents de la Gendarmerie royale. Ces agents ont été assignés à ce travail de manière permanente. Ils se sont installés, ils ont créé des familles et on va les déraciner. Ils peuvent très bien se retrouver mutés dans le cercle polaire ou dans un aéroport international, ils doivent partir.

Troisième exemple, les effectifs des services de météorologie ont été réduits dans tous ces aéroports petits et moyens. Est-il vrai que le ministère envisage de réduire le nombre d'heures de contrôle aérien dans les aéroports de Moncton, Saint-Jean (Terre-Neuve), Regina, Victoria et London?

M. Pepin: Premièrement, pour ce qui est des services de sécurité, je crois que vous exagérez lorsque vous parlez de calamité nationale si trois ou quatre agents de la GRC, ayant servi pendant un certain temps à l'aéroport, ne peuvent obtenir un autre emploi dans les bureaux centraux de la Gendarmerie royale du Canada à Regina. Il est à espérer que cela se fera d'une manière humanitaire et que des emplois seront trouvés pour d'autres. Je suis certain que la Gendarmerie royale a beaucoup de travail à Regina.

Pour ce qui est des contrôleurs aériens et du reste, une fois de plus, nous n'avons pas l'intention de prendre des mesures draconiennes, mais nous devons également nous efforcer d'économiser sans compromettre la sécurité. C'est ce que vous feriez si vous étiez ministre des Transports.

M. Benjamin: Qui allez-vous mettre à leur place? Qui va faire leur travail?

M. Pepin: Nous en avons déjà parlé la dernière fois. Je crois que vous étiez sorti, quand nous en avons parlé. Vous avez une feuille de papier vous indiquant tous les mouvements dans un aéroport pendant les 24 heures que dure une journée, et de 12 heures à 1 heure, il peut y avoir deux mouvements, mais à partir de 9 heures, 10 heures du matin, il peut y en avoir 20. Il s'agit donc de déterminer la période la plus occupée et d'y assigner les contrôleurs aériens en laissant à d'autres types de service la période . . .

M. Benjamin: Je voulais parler des services de sécurité. Par qui allez-vous remplacer les agents de la Gendarmerie royale? Ou avez-vous décidé de ne plus avoir de service du tout?

M. Pepin: Voudriez-vous répondre, monsieur Sinclair?

M. Sinclair: Monsieur le président, dans le cas des services de sécurité, nous allons mesurer dans quelle mesure ces

[Text]

what extent the service is required. In cases where the service is required, it will be retained. In cases where the service is not required, then we would look at terminating that particular kind of service.

Mr. Benjamin: And there would be none at all then.

Mr. Sinclair: If there is no requirement for it, then there will not be any service.

Mr. Benjamin: My information is that you are going to use the Corps of Commissionaires, and the only authority they have is to hand out parking tickets.

Mr. Pepin: We have to ensure, one way or the other, that security and safety is protected at the airports. When it is not done with ten but can be accomplished with seven, we will do it with seven. But I understand that in some airports, in smaller airports, if that is what you have in mind, officers of the department can occasionally ensure the security.

• 1700

But if there are situations, particular situations, Mr. Benjamin, that you have in mind, that you find particularly antagonizing, please let me know and . . .

Mr. Benjamin: I have written to you.

Mr. Pepin: You have written to me.

Mr. Benjamin: November 20th.

The Chairman: Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: I have got two or three minutes?

The Chairman: No. Your time is up.

Mr. Benjamin: Well, I have got some more questions, so put me down for the next round.

The Chairman: All right, sir. Madame Côté.

Mme Côté: Merci, monsieur le président.

Si vous permettez, on pourrait revenir à Québécoir parce que j'aimerais bien comprendre cette question-là. Québécoir opère actuellement trois BAC-111 et un 737. Régionair opère quatre Hawker Siddeley 748, puis je pense qu'ils assument encore le contrat avec la société d'exploitation de la Baie James, qui est propriétaire de cinq Convair. Ils sont également copropriétaires avec une compagnie qui s'appelle Propair, et avec LaSarre Air Service qui donne du service de brousse.

Est-ce que les discussions dont vous parlez, monsieur le ministre, vont couvrir tout ce champ-là, et même davantage parce que j'ai l'impression d'en ignorer.

M. Pepin: En principe, dans mon esprit du moins, oui, ça couvre tout cela.

Mme Côté: Cela couvre tout cela.

M. Pepin: On n'essaie pas, du moins pour le moment, de séparer Québécoir de Régionair, Régionair de Propair, etc.

[Translation]

services sont nécessaires. Dans les cas où ils s'avéreront nécessaires, ils seront maintenus. Dans les cas où ils ne s'avéreront pas nécessaires, nous envisagerons alors la cessation de ces services.

M. Benjamin: Et il n'y en aura plus du tout.

M. Sinclair: S'ils ne sont pas nécessaires, ces services seront supprimés.

M. Benjamin: Selon mes renseignements, vous avez l'intention de vous servir des commissionnaires et les seuls pouvoirs qu'ils ont sont de donner des contraventions pour infractions au stationnement.

M. Pepin: D'une manière ou d'une autre, nous devons nous assurer que la sécurité règne dans les aéroports. Quand cette sécurité peut être assurée par sept personnes et non pas par dix, nous le ferons avec sept personnes. Cependant, je crois comprendre que dans certains aéroports, dans les aéroports plus petits, si c'est ce à quoi vous pensez, les agents du ministère peuvent à l'occasion se charger de la sécurité.

Si vous pensez à des situations précises, monsieur Benjamin, qui vous embêtent tout particulièrement, veuillez me le faire savoir et . . .

M. Benjamin: Je vous ai écrit.

M. Pepin: Vous m'avez écrit?

M. Benjamin: Le 20 novembre.

Le président: Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Il me reste deux ou trois minutes?

Le président: Non. Votre temps est épuisé.

M. Benjamin: Bien. J'ai quelques autres questions à poser au ministre, alors inscrivez mon nom pour le tour suivant, s'il vous plaît.

Le président: D'accord. Madame Côté.

Mrs. Côté: Thank you, Mr. Chairman.

With your permission, I would like to go back to the Quebecair question, as I would like to have a clear understanding of things. Quebecair currently operates three BAC-111s and one 737. Regionair operates four Hawker Siddeley 748s, and I believe it still has a contract with the James Bay Development Corporation, which owns five Convairs. They are also co-owners with a company called Propair and with LaSarre Air Service which provides bush service.

Are the discussions you mentioned going to cover all these areas and more, because I think I have forgotten some.

Mr. Pepin: Yes, in theory, and in my mind, they should cover all this.

Mrs. Côté: All this will be included.

Mr. Pepin: For the time being, at least, we are not trying to separate Quebecair from Regionair, or Regionair from Propair, et cetera.

[Texte]

Mme Côté: Très bien.

M. Pepin: C'est l'ensemble de ce qui s'appelle la structure actuelle de Québecair qui est en cause.

Mme Côté: D'accord. Selon mes dernières informations, monsieur le ministre, cela touche 1,032 . . .

M. Pepin: Justement madame Côté, il y a un autre aspect du problème qui est fort intéressant, c'est celui de Régionair. C'est ce que vous portez à mon attention de temps à autre, qu'il y a là aussi un travail considérable à faire sur le plan des avions à hélices dont on parle moins dans les journaux. Quand on parle de Québecair, on parle surtout de ses . . .

Mme Côté: De ses avions.

M. Pepin: . . . routes principales et non pas de tout ce réseau considérable que Régionair ou Propair opère dans quelques endroits.

Mme Côté: Je voudrais parler juste une minute là-dessus. Régionair opère le service ayant la base principale à Mont-Joli. Ils font les services Québec/Mont-Joli, Sept-Iles/Mont-Joli, Mont-Joli/Gaspé, les Iles-de-la-Madeleine /Bonaventure/Mont-Joli. Je ne sais pas s'ils vont dans le Lac-St-Jean, Je m'excuse . . . de toute façon, pour nous ce service-là est essentiel. Puis ils font toute la Basse-Côte-Nord avec d'autres petits avions nolisés qui appartiennent probablement à d'autres compagnies.

Je voudrais revenir à la question des employés., parce que je réserverai la question des routes pour la dernière partie. Vous touchez plus 1,000 personnes dont 926 qui travaillent pour Québecair et Régionair, et qui travaillent aussi pour la Société d'exploitation de la Baie James et vous en avez 106 avec Propair, selon les derniers chiffres que j'ai ici.

M. Pepin: 926 plus 106, alors.

Mme Côté: Oui, à quelques-uns près.

Si vous faites une nouvelle compagnie . . . je suis d'accord avec vous ici qu'il ne faille pas assumer toute la situation absolument épouvantable dans laquelle se trouvent actuellement Québecair et ses filiales . . . mais si vous faites une nouvelle compagnie, monsieur le ministre., si vous me le permettez monsieur le président., j'aimerais savoir ce que vous faites des employés avec Québecair II?

M. Pepin: Dans le document que j'ai émis il y a quelques jours, c'est-à-dire dans l'offre que j'ai faite à M. Clair qui me priait de lui en faire une, j'ai dit que l'on assumerait une certaine responsabilité, un certain degré de protection envers les employés actuels. Je ne pense pas que je pouvais aller plus loin que ça dans les circonstances, puisque ça met en cause, quand même, la situation qui existe à Air Canada, pour ne mentionner que celle-là. Cela met en cause également la politique des deux gouvernements en question, celui du Québec et le nôtre sur le degré de protection qu'ils veulent accorder à ceux dont ils sont obligés de se dispenser. Alors je suis resté un peu flou.

Une autre raison qui est encore plus importante c'est que je ne sais pas combien il y a d'employés à Québecair. Vous

[Traduction]

Mrs. Côté: Very good.

Mr. Pepin: It is the whole current structure of Quebecair which is at stake.

Mrs. Côté: All right. According to the most recent information I have obtained, Mr. Minister, this concerns 1,032 . . .

Mr. Pepin: Indeed, Madam Côté, there is another aspect of the problem which is extremely interesting, and that has to do with Regionair. As you point out to me from time to time, there is considerable work to be done with respect to propeller planes which are given a lot less attention in the newspapers. When there is talk of Quebecair, it usually has to do with its . . .

Mrs. Côté: Its aircraft.

Mr. Pepin: . . . main routes and not the considerable network which Regionair or Propair operates in certain places.

Mrs. Côté: I would like to discuss this for a moment. Regionair operates a service with its main base in Mont-Joli. They provide services between Quebec City and Mont-Joli, Sept-Iles and Mont-Joli, Mont-Joli and Gaspé, and the Magdeline Islands, Bonaventure and Mont-Joli. I do not know whether they also provide service in the Lac St-Jean area, but in any case, we consider this service to be essential. They also provide service for the whole lower North Shore with small charter planes which probably belong to other companies.

I would like to get back to the matter of the employees, as I wish to reserve the question of routes for the last part of the discussion. More than 1,000 people will be affected, 926 of whom work for Quebecair, Regionair and the James Bay Development Corporation, and there are 106 working for Propair, according to the latest figures that I have here.

Mr. Pepin: 926 plus 106. Is that it?

Mrs. Côté: Yes, that is more or less the figure.

If you establish a new company . . . and I agree with you that we must not assume responsibility for the awful financial situation in which Quebecair and its subsidiaries now find themselves . . . but if you establish a new company, Mr. Minister, I would like to know what you intend to do with the employees if Quebecair II is set up?

Mr. Pepin: In the document I released a few days ago, in other words, in the offer I made to Mr. Clair who had requested that I make such an offer, I said that we would assume a certain amount of responsibility and try to provide a certain degree of protection for current employees. I do not think I can go any further than that under the circumstances, as the current situation within Air Canada, to give you only one example, would be at stake. In addition, the policies of the two governments, that is the Government of Quebec and the federal government, on the degree of protection which should be provided to employees are also at stake so I would not like to be too precise on this.

Another important aspect of the problem is that I do not know how many Quebecair employees there are actually. You

[Text]

employez le nombre 926 mais j'ai vu d'autres chiffres qui sont moindres que ceux-là, alors je ne sais pas vraiment très bien ce qui en est.

• 1705

Evidemment, s'il y en avait moins, on pourrait prendre plus de responsabilité, c'est évident. Tout cela nous sera, j'imagine, révélé lundi quand nous aurons les états financiers et autres de la société. Mais j'ai voulu quand même, délibérément, au nom du gouvernement, leur assurer une certaine tranquillité. Qu'est-ce que cela veut dire en termes pratiques? Cela veut dire qu'on se préoccupera d'eux, qu'on ne les laissera pas tomber le premier jour, on va essayer de les intégrer dans la nouvelle société, c'est évident. A ce sujet, on m'a demandé si Air Canada allait se substituer à toute l'administration supérieure de Québecair. J'ai répondu non. Il est question d'une ou deux personnes, pas plus que cela. Les employés actuels vont être utilisés. C'est tout ce que je pouvais faire pour le moment, soit de dire simplement que l'on était conscients de la responsabilité de la nouvelle société à leur endroit, et qu'on leur assurait un certain degré de protection. Certains aurait voulu que je mentionne s'il s'agissait d'un an, deux ans, trois ans ou de quatre ans. Je n'ai pas osé faire cela, pour des raisons évidentes: il faut d'abord savoir quelle est la situation.

Mme Côté: Monsieur le président, c'est certain que je donne ces chiffres sous toute réserve. Cela fait déjà deux semaines! Vous savez que Québecair est né de la fusion de deux compagnies qui, elles-mêmes, sont nées à Rimouski: Air Rimouski et Aviation du Golfe. Même si elles réduisaient la taille de Québecair, elles ne pourraient jamais atteindre celle d'Air Gaspé, comme l'a dit le ministre des Transports du Québec.

Ce qui m'intéresse aussi, monsieur le ministre, ce sont les premiers actionnaires de Québecair, qui ont toujours des actions dans cette compagnie, qui sont là depuis... de père en fils, si je puis dire. Est-ce que je peux penser qu'ils vont tout perdre si l'on décidait de liquider Québecair? J'aimerais mieux comprendre le fonctionnement.

M. Pepin: Eh bien, ils ne perdront certainement pas tout parce que nous sommes certains qu'un des premiers gestes de la nouvelle société sera d'acquérir les avoirs, l'équipement que la société actuelle possède et dont elle aura besoin aussi. Qu'est-ce que cela représente dans l'ensemble de la valeur actuelle de Québecair? Je ne le sais pas. Des décisions vont être prises. Mais il y a au moins cette compensation. Ensuite, les cinq 137 dont un seul, semble-t-il, travaille maintenant, vont être vendus, malgré un marché qu'on dit présentement très difficile. Ce sera autant de retourné aux actionnaires actuels. Ce n'est pas une expropriation, ce n'est pas l'équivalent d'une prise de possession sans compensation dont il s'agit maintenant. Il s'agit tout simplement, je le répète, de mettre ce nouveau transporteur dans une situation qui lui soit favorable pour que, encore une fois, il puisse survivre et progresser.

Mme Côté: Monsieur le ministre, ma dernière question porte sur les routes, et je pense que vous allez devoir examiner la situation. Ce matin, le directeur des relations publiques et un

[Translation]

have mentioned 926, but I have seen smaller figures than that one, so I do not really know how many are involved.

Obviously, if there were fewer employees involved, we could assume a greater responsibility for them. I imagine all this will be revealed to us on Monday when we see the financial and other statements of the corporation. But I deliberately wanted to give them some reassurance on behalf of the government. What does this actually mean in practical terms? Well, it means that we will take care of them, we will not just forget about them the first day, but rather, we will try and integrate them into the new company. On the same subject, I was asked whether Air Canada intended to replace all the upper level management within Québecair with its own employees. I answered that that was not the intention. One or two people may be replaced, but not more than that. We will make the most of the current employees. All I could do for the time being was tell them we were aware of the new corporation's responsibility for them and to ensure them a certain degree of protection. Some would have liked us to say whether we were talking about a year, two years, three years or four years. I did not dare do this, for obvious reasons: first of all, we must find out what the situation is.

Mrs. Côté: Mr. Chairman, I have obviously provided these figures with reservations. Two weeks have already gone by. You know that Québecair came about as a result of the amalgamation of the two companies which started in Rimouski: Air Rimouski and Aviation du Golfe. Even if they were to reduce the size of Québecair, it would never achieve that of Air Gaspé, as the Minister of Transport for Quebec said himself.

Mr. Minister, I am also concerned about the initial shareholders of Québecair, who still have shares in this company, and who have been around for ages, so to speak. Am I right in thinking they are going to lose everything if Québecair is liquidated? I would like to have a better understanding of how things will work.

Mr. Pepin: Well, they will certainly not lose everything because one of the first things the new company will do will be to acquire the assets and the equipment the current company owns and which it will also need. What does this represent in relation to the current value of Québecair as a whole? Well, I truly do not know. Decisions will be made. But there will be at least that form of compensation. After that, the five 737s, only one of which is being used at the present time, will be sold, despite the fact that the market is said to be very tight right now. All this will go back to the current shareholders. It is not a question of expropriating or taking possession of the company without providing any compensation right now. I repeat, it is simply a matter of putting this new carrier in a situation which will be favourable to it and which will allow it to both survive and progress.

Mrs. Côté: Mr. Minister, my last question has to do with routes; I believe you will have to study this situation. This morning, the director of public relations and one of the first

[Texte]

des premiers vice-présidents de Québecair à Rimouski, a donné une conférence de presse et il a soulevé la question des routes. Il a surtout souligné la baisse de clientèle dans la région de Sept-Iles. Il est certain qu'il ne faut pas y penser longtemps pour admettre que la clientèle possible d'un transporteur ou de tout transporteur a baissé de plus de la moitié. Si l'on doit reconsidérer le potentiel de clientèle qui existait sur la Côte Nord, il fut un temps où c'était la route de l'or, il va maintenant falloir regarder ailleurs. On a suggéré Boston et Miami. Mais si je m'en tiens au Canada, monsieur le ministre, j'aimerais que vous envisagiez l'idée d'ouvrir le service vers le Nouveau-Brunswick. Vous savez, si je veux aller à Moncton, je prends l'avion à Mont-Joli; je monte à Montréal, je prends E.P.A. ou Air Canada, et je redescends à Moncton, en supposant que je suive le cours du fleuve.

• 1710

Vous pouvez donc vous imaginer les coûts absolument prohibitifs. Si on profitait d'un service Mont-Joli, Bonaventure, Charlo, Moncton, ou Charlo—Chatham, ou quelque chose du genre... Qu'on finisse donc par ouvrir quelque chose dans l'Est en réorganisant le service de transport aérien! Cela devient une aberration quand on oblige les gens à voyager d'une façon aussi dispendieuse. Cela devient scandaleux. Vous faites Mont-Joli—Montréal, et il vous en coûte \$252 avec la taxe aller-retour; cela commence à être quelque chose. Vous faites Mont-Joli—Québec, et c'est \$95 plus la taxe. J'ai aimé cela quand les gens de Montréal ont pu profiter d'un petit tour d'avion à \$15. Moi, il m'en coûte \$95 deux fois par semaine pour faire Mont-Joli—Québec, et cela prend une demi-heure. Je me demande comment on pourrait s'harmoniser.

Ma deuxième question a trait, elle aussi, à l'organisation des routes. Je me demande comment il se fait qu'E.P.A. vient encore aux Iles-de-la-Madeleine et concurrence Québecair dans un marché extrêmement restreint. Si on ouvrait Mont-Joli—Charlo—Moncton, on pourrait aussi faire la correspondance pour permettre à d'autres de revenir de la même façon en passant par Mont-Joli pour aller aux Iles-de-la-Madeleine, plutôt que d'obliger deux transporteurs, avec une clientèle extrêmement restreinte, à se concurrencer aux Iles-de-la-Madeleine.

Je ne sais pas ce que vous pensez de mes idées sur la réorganisation des routes, mais j'aimerais le savoir.

Mr. Pepin: C'est le problème qu'il faut chercher à résoudre. Quel est le meilleur réseau routier, qui doit l'occuper, avec quel genre d'avions, etc.? C'est pourquoi j'hésitais tout à l'heure à écourter la période de discussion. Si on veut vraiment attaquer ces problèmes-là une fois pour toutes et d'une façon sérieuse et en profondeur, cela va prendre un peu de temps.

En ce qui concerne le problème de l'accès à l'Est, tout ce que je peux ajouter à ce moment-ci, c'est qu'il va se créer un nouveau service avec Québec Aviation qui va faire Fredericton, Saint-Léonard, Québec et Gatineau. C'est un nouveau service qui répond un peu...

Mr. Deniger: Qui est-ce qui va l'exploiter, monsieur le ministre?

[Traduction]

vice-presidents of Quebecair in Rimouski gave a press conference in which he brought up the matter of routes. He stressed the reduction of clientele in the area of Sept-Iles. There is no doubt that it does not require much thought to come to the realization that the possible clientele of a regional carrier or any carrier has dropped by more than half. With respect to potential clientele on the north shore, at one time it was an absolute gold mine, but now we will have to look elsewhere. Boston and Miami have been suggested. But within Canada, Mr. Minister, I would like you to consider the idea of providing service to New Brunswick. You know, if I want to go to Moncton, I take the plane in Mont-Joli, then in Montreal, I take EPA or Air Canada, and get off in Moncton, if I follow the river's course.

You can just imagine the exorbitant cost of this kind of travel. If only we could take advantage of services between Mont-Joli, Bonaventure, Charlo, Moncton or even Charlo—Chatham, or something of that nature—We simply must get something started up in the East by reorganizing air transport services! It simply defies logic to force people to travel so expensively. It is becoming scandalous. To travel between Mont-Joli and Montreal costs you \$252 return with tax; that is getting pretty expensive. If you travel from Mont-Joli to Quebec City, it costs \$95 plus tax. I liked the idea of people in Montreal being able to benefit from a \$15 flight. It costs me \$95 twice a week to travel between Mont-Joli and Quebec City, and it only takes a half an hour. I am wondering how we could harmonize these services.

My second question has to do with the organization of these air routes. I am wondering why EPA still flies to the Magdalene Islands and competes against Quebecair in such a limited market. If a Mont-Joli—Charlo—Moncton line were to be opened up, there could be connecting flights as well to allow people to come back the same way through Mont-Joli to go to the Magdalene Islands, rather than forcing two carriers to compete against each other in the Magdalene Islands when there is such a limited clientele.

I do not know what you think of my ideas on reorganizing the routes, but I would be interested in finding out.

Mr. Pepin: That is precisely the problem which we must resolve. Which would be the best network of routes, who should provide the service, what type of aircraft should be used, et cetera? That is why I hesitated earlier to shorten the discussion period. If we truly wish to deal with these problems once and for all in a serious and thorough manner, it is going to take some time.

With respect to the problem of access to the East, all that I can say at the present time is that a new service will be set up with Québec Aviation which is going to provide service between Fredericton, Saint-Leonard, Quebec City and Gatineau. This is a new service which will somewhat meet...

Mr. Deniger: Who is going to operate it, Mr. Minister?

[Text]

M. Pepin: Québec Aviation.

En ce qui concerne les Iles-de-la-Madeleine, je ne me rappelle pas par quel concours de circonstances *E.P.A.* en est venu à desservir les Iles-de-la-Madeleine, mais rien n'empêchait Québécois d'en faire autant à partir de Gaspé.

M. Côté: Mais il le fait déjà . . .

The Chairman: It got the route, Mr. Minister, because it was the only airline that would fly there.

I am afraid that is your time, Madam Côté.

Mme Côté: Merci.

The Chairman: I wonder if I could ask the minister one question before going to the next questioner. Since we are talking about new air terminal facilities, I wonder when we can look forward at Chatham, New Brunswick to a new terminal facility equivalent to the one at Charlo?

Mr. Pepin: I do not have that in my mind now. I would have to look at my notes.

The Chairman: I will give you the opportunity to answer at a later time.

Mr. Pepin: Thank you.

The Chairman: Now, I believe it is Mr. McKnight.

Mr. McKnight: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Minister, we had the opportunity to have Mr. Mulder, who is with you now, before the committee at an earlier time, and I asked the question as to was there not some way the CTC could be asked to withhold their review of branch line abandonment until the position of this government regarding the statutory rates for the movement of grain was made more clear. The answer I received was that the legal council did not have a provision to stop CTC. Mr. Mulder said he would check through it; I would like to ask either you, Mr. Minister, or Mr. Mulder if that has been checked?

Mr. Mulder: Mr. Chairman, Mr. McKnight, the CTC has recently, through the initiative of the Saskatchewan government, had a request to see whether or not it would delay the hearings on the branch line abandonment. My information is that this week they came out with a ruling again that legally their judgment is that they cannot stop the hearings.

• 1715

Mr. McKnight: Thank you, Mr. Mulder. Then, Mr. Chairman, through you again, why can the minister not use Section 258 of the Railway Act, which had been used by his predecessors? Just so the minister is more aware, part of that section reads:

... and branch lines so designated, or within areas so designated, shall not be approved for abandonment within the prescribed periods, nor shall an application for abandon-

[Translation]

Mr. Pepin: Quebec Aviation.

As far as the Magdalene Islands are concerned, I cannot remember in what circumstances EPA came to serve the Magdalene Islands, but nothing is preventing Quebecair from doing the same from a base in Gaspé.

Mrs. Côté: But it already is . . .

Le président: On lui a donné cette route, monsieur le ministre, parce que c'est la seule compagnie aérienne qui voulait fournir le service.

Je regrette de vous dire, madame Côté, que vous n'avez plus de temps.

Mme Côté: Merci.

Le président: Je voudrais poser une question au ministre avant de passer à l'intervenant suivant. Comme nous parlons déjà de nouvelles installations aériennes, j'aimerais savoir quand nous allons obtenir une nouvelle aérogare à Chatham au Nouveau-Brunswick qui serait semblable à celle de Charlo?

M. Pepin: Je ne puis vous répondre à brûle-pourpoint. Il faudrait que je regarde mes notes.

Le président: Vous pourrez me répondre plus tard.

M. Pepin: Merci.

Le président: Maintenant, je crois que c'est le tour de monsieur McKnight.

M. McKnight: Merci, monsieur le président.

Monsieur le ministre, nous avons déjà eu l'occasion de parler à M. Mulder, qui vous accompagne aujourd'hui, et au moment où il a comparu devant le Comité, je lui ai demandé s'il n'y avait pas moyen de demander à la CCT de suspendre son étude d'abandon des lignes secondaires en attendant un éclaircissement de la position du gouvernement sur les taux prévus dans la loi, pour le transport des céréales. On m'a répondu que les conseillers juridiques n'étaient pas en mesure d'empêcher la CCT de procéder. M. Mulder m'a dit qu'il se renseignerait sur cette question, et je voudrais donc demander soit à vous, monsieur le ministre, soit à M. Mulder ce qu'il en est de cette question?

M. Mulder: Monsieur le président, monsieur McKnight, la CCT a récemment reçu une demande—il s'agit d'une initiative du gouvernement de la Saskatchewan—de report des audiences sur l'abandon des lignes secondaires. D'après les renseignements que j'ai, la décision des juges cette semaine était qu'ils n'ont pas le pouvoir de reporter les audiences.

M. McKnight: Je vous remercie, M. Mulder. Monsieur le président, pourquoi le ministre ne peut-il invoquer l'article 258 de la Loi sur les chemins de fer ainsi que le faisaient ses prédécesseurs? Je cite cet article:

... et les embranchements ainsi désignés ou situés dans les régions ainsi désignées ne doivent être l'objet d'aucune approbation d'abandon durant les périodes prescrites et il ne

[Texte]

ment of any such line be made to the commission within the prescribed period. Designated branch lines shall not be abandoned within the periods as Governor in Council may prescribe.

Mr. Minister, that clearly says to me that you do have the authority to remove the legal obligation that CTC finds itself in to stop the abandonment of branchlines in the prairie region, until your government has made a decision on the statutory rate for the movement of grain.

Mr. Pepin: To speak bluntly again, and you will not like it, the reason is that whichever position you take on the big subject that end now . . . payments to the railway, payments to the farmers on a cultivated acreage basis assessed in this or that way . . . the network of branchlines which was developed in the 1930s has got to be rationalized. The branchlines being studied now—unless I am mistaken and I do not think I am—are really those that Hall has looked at, those that Pratt has looked at, and have not wanted to be rehabilitated. So they are really, in principle, the least necessary in economic terms of all the 18,000 miles of lines which exist in the west.

So the chances are great that under any system of transportation in western Canada, they are the ones which, short of new circumstances and whatnot, would have to disappear. Whatever the system of payments you put, whatever the level of support you give, they would not be necessary. So that is why I thought I should intervene in the normal process which is taking place now.

Mr. McKnight: Thank you, Mr. Minister. I find that hard to believe, when the farmers in the Arleigh and Struan area, which you are familiar with, were having their line torn up, I am sure you were aware of the problems those people faced. It does not seem to make a lot of sense to me, Mr. Minister, that because of congestion on the lines available, still in existence to those people, your department or you, yourself, would send a telegram to them saying there is space in an elevator in Wilkie which is 165 miles away. If that is rationalization, Mr. Minister, you are going to have a very very difficult time making the producers believe that anything you are doing is to their benefit and not just to the benefit of the railroads.

Mr. Pepin: I am not aware of such a telegram, really. I am aware though that the case against moving in the particular subdivision you talked about was one that was of a temporary nature. There was congestion at that particular moment, and a situation that was in the way of being corrected. I am not aware of the telegram you mention. I will try to find out. You say that they were told to go 110 miles away?

Mr. McKnight: They were informed that there was space available in another area—that is, in Wilkie, Saskatchewan. Anybody at all familiar with the distance between those two points would . . . well, as a matter of fact, Mr. Minister, to show the contempt for the suggestion and the irrational way it would work, the farmers put a few bushels of grain in the back of several "half-tons"—which is not the ordinary method of moving grain—and took the time to drive to Wilkie, which took over three hours, just to show that it was not possible that they could use that point.

[Traduction]

doit être adressé à la Commission aucune demande d'abandon d'une telle ligne durant la période prescrite.

Monsieur le ministre, ce texte dit clairement que vous avez le pouvoir de lever l'obligation dans laquelle se trouve la CCT d'interdire les fermetures d'embranchements dans les Prairies jusqu'à ce que le gouvernement ait pris une décision concernant le tarif de transport des céréales.

M. Pepin: Pour parler carrément, et vous n'allez pas aimer cela, la raison est que toute décision que l'on prenne à cet égard—je veux parler des subventions aux chemins de fer, des subventions aux agriculteurs sur la base de la superficie cultivée—le réseau d'embranchements qui a été mis en place dans les années 1930 doit être rationalisé. Les embranchements qui sont actuellement mis en cause sont les mêmes que ceux que MM. Hall et Pratt ont déjà examinés et ont décidé de ne pas remettre en état. Ce sont donc les lignes les moins importantes, du point de vue économique, de tout le réseau de 18,000 miles qui existe dans l'Ouest.

Il y a donc toutes les chances pour que ces embranchements disparaissent de toute façon, quel que soit le nouveau système adopté. Quel que soit le système de paiement, quel que soit le niveau de subvention, ces lignes deviendront inutiles. C'est la raison pour laquelle j'ai jugé bon d'intervenir dans le processus normal qui se déroule à l'heure actuelle.

M. McKnight: Je vous remercie, monsieur le ministre. Cela me paraît difficile à croire alors que nous connaissons les problèmes que rencontrent les agriculteurs de la région de Arleigh et Struan, que vous connaissez. Il ne me paraît pas très rationnel, monsieur le ministre, que l'on ait envoyé un télégramme à ces agriculteurs pour leur dire qu'il restait de la place dans l'élévateur de Wilkie à 165 miles de là et que tous les autres étaient remplis à capacité. Si c'est cela la rationalisation, vous aurez beaucoup de mal à faire admettre à ces agriculteurs que vous agissez dans leur intérêt et non pas exclusivement dans celui des chemins de fer.

M. Pepin: Je ne suis pas informé d'un tel télégramme. Par contre, je sais que la situation que vous évoquez était tout à fait temporaire. Il y a eu un encombrement à un moment donné, mais la situation a été rectifiée. Je ne suis pas informé du télégramme que vous mentionnez mais je vais me renseigner. Vous dites qu'ils ont dû stocker leur blé à 110 milles de là?

M. McKnight: On leur a dit qu'il y avait de la place dans un élévateur de Wilkie en Saskatchewan. Si vous connaissez la distance qui sépare les deux localités . . . pour montrer combien cela était irrationnel, ces agriculteurs ont chargé quelques boisseaux de grain dans la benne de quelques camions «demi-tonne» et ont pris le temps de les conduire à Wilkie, ce qui leur a pris plus de trois heures, uniquement pour faire la démonstration que ce n'était pas une solution viable.

[Text]

Mr. Pepin: I am sure we had better arguments in the letter.

• 1720

Mr. McKnight: If you have, I would like to see them, please. Could you table it if there were better arguments?

I guess that is enough for the people in Arelee and Struan that they are not very pleased. Mr. Minister, could you tell me...

Mr. Pepin: Well, nobody is ever pleased when something that he had grown accustomed to is taken away from him.

Mr. McKnight: It is not just accustomed to, Mr. Minister. It is more than just a custom; it is a necessity of selling a product that producers spend their lifetime growing and building and investing their dollars in, and to be told that they have to travel three hours to sell that product does not make sense.

Mr. Pepin: The postulate that you are putting on the table is that we should rehabilitate all the lines that have ever existed, and if by any chance one has been eliminated we should rebuild it. That was not the policy of your government when you were in power.

Mr. McKnight: No, my suggestion, Mr. Minister, is that there is common sense and rationale that could be used in this.

The Chairman: Just a minute, Mr. McKnight; let the minister respond.

Mr. Pepin: I was saying that the policy of the Conservative government when in power was not to rehabilitate all the branch lines that ever existed either. So I did not resent but I just found a bit strange the apparent postulate that nothing that we do in matters of abandoning of branch lines or rehabilitation should ever displease anybody, which is what I thought I understood.

Mr. McKnight: I think, Mr. Minister, if you look at the hearings held by the CTC you will find that there are some lines where communities and the elevator companies operating on those lines have recognized that there is no longer a necessity for those lines. Those lines are ones that are looked at in a practical and common sense form, and I am just suggesting to you, sir, that the line of Struan-Arelee does not give those producers the opportunity of fair access to the market system.

To switch to another topic, could you, Mr. Minister, explain to me the legal authority that CTC has to decide not to hear an application for an air service or a helicopter service because they feel that there is a problem in that business at this time and they are going to study the economics of certain services before they hear or decide to allow a hearing regarding expansion of, let us say, a helicopter service?

Mr. Pepin: No, I do not know. Can I take advice? Mr. Armstrong, would you care to try? The question is: On what authority does the CTC decide not to hear on a particular application on the basis that there is need for more socio-economic analysis? Is there something in your rules and regulations which justifies you in doing that?

[Translation]

M. Pepin: Je suis sûr que nous avons de meilleurs arguments à faire valoir dans la lettre.

M. McKnight: Si c'est le cas, j'aimerais bien les connaître. Pourriez-vous déposer oette lettre?

Je crois que les habitants d'Arelee et de Struan ont suffisamment de raisons d'être mécontents. Monsieur le ministre, pourriez-vous me dire...

M. Pepin: Personne n'est jamais satisfait lorsqu'on lui enlève quelque chose à laquelle il était habitué.

M. McKnight: Ce n'est pas seulement une question d'habitude, monsieur le ministre, c'est bien plus que cela; c'est une nécessité pour les producteurs que de vendre leur récolte dans laquelle ils ont investi tant de temps et d'efforts et de leur dire qu'ils doivent faire trois heures de route pour cela est insensé.

M. Pepin: Le postulat que vous semblez vouloir défendre est qu'il faudrait réparer tous les embranchements qui ont jamais existé et si un avait, d'aventure, disparu, il faudrait le reconstruire. Ce n'était pas la politique de votre gouvernement lorsque vous étiez au pouvoir.

M. McKnight: Non, monsieur le ministre, je dis simplement qu'il faudrait faire preuve d'un peu de bon sens.

Le président: Un instant, monsieur McKnight; laissez le ministre répondre.

M. Pepin: Je disais que la politique du gouvernement conservateur, lorsqu'il était au pouvoir, n'était pas non plus de refaire tous les embranchements qui ont jamais existé. Il est impossible de ne jamais mécontenter personne lorsqu'il s'agit de réparer certaines lignes et d'en fermer d'autres.

M. McKnight: Si vous suivez les audiences de la CCT, vous saurez que dans le cas de certaines lignes, les usagers reconnaissent qu'elles ne sont plus nécessaires. Celles-ci peuvent être fermées sans aller contre le bon sens mais j'estime que la fermeture de la ligne Struan-Arelee ne permet pas aux producteurs de cette région d'écouler normalement leurs marchandises sur le marché.

Pour passer à une autre question, monsieur le ministre, pourriez-vous nous expliquer en quoi la CCT a légalement le pouvoir de refuser d'examiner une demande de liaison aérienne par avion ou hélicoptère en arguant que ce secteur est en crise et qu'il convient d'examiner la rentabilité de certains services avant de recevoir des demandes à cet égard?

M. Pepin: Je ne le sais pas. Puis-je m'informer? M. Armstrong, pouvez-vous essayer de répondre? La question est la suivante: quels pouvoirs possède la CCT de ne pas entendre une demande en arguant qu'il faut une analyse socio-économique plus poussée? Y a-t-il quelque chose dans votre règlement qui vous autorise à le faire?

[Texte]

Mr. Armstrong: We have an obligation, Mr. Chairman, to examine each and every application that is made to us to the best of our ability. Now, the actions which we have taken recently relating to applications for rotating-wing licences is a reflection of the conditions in the industry as a whole, and the committee has decided, in order to try to ensure that it deals with the overall situation in an appropriate manner, that it will look at the industry as a whole. It is not deliberately delaying or, we think, unduly delaying any particular decision; but there are certain special conditions that make it necessary, in our view, to take this and just step back and look at the industry. One particular thing is the fact that once a rotating-wing carrier has a licence he is not tied to a base like a fixed-wing operator. He can go anywhere in the country to find business. Once he has a licence for a small aircraft, providing he can satisfy the financial requirements he can escalate up the groups until he is operating a group D aircraft off the coast of Newfoundland trying to get the business of servicing the exploration of the oil rigs.

We feel a point has simply been reached when we should take a broader look and arrive at an assessment as to whether the methods which have been used in the past are indeed still valid now.

• 1725

Mr. McKnight: Could you tell me, Mr. Armstrong, how long you feel this study will take, how long before applications for that type of application will be accepted?

Mr. Armstrong: Speaking very generally, we have proposed to go to different parts of the country and hear what not only the carriers have to say, but the public being served, the local governmental representatives, in making this assessment. But it does not mean that in extraordinary circumstances exceptions could not be made—and no doubt will be made.

That is our general approach at the moment.

Mr. McKnight: Could you tell me, again, and I will ask the question, how long do you expect this process to take?

Mr. Armstrong: The hearing process, I think I have indicated, would be carried out during the first quarter of 1983.

Mr. McKnight: To the minister regarding the MCR, the minimum compensatory rates, that were established just recently by CTC regarding the movement of rape and rape oil, or canola oil, could you tell me when you expect the task force that has been established inside CTC and that will be reviewing the procedures and the methodology in establishing those rates will be sitting, how long you would expect that task force within CTC to be before a decision is made? And if a decision is not reached, will there be increases in 1983 in the MCRs?

Mr. Pepin: You talked about a task force within CTC to review these . . . ?

Mr. Mulder.

The Chairman: Mr. Mulder.

[Traduction]

M. Armstrong: Nous avons l'obligation, monsieur le président, d'examiner au mieux de nos capacités chaque demande qui nous est soumise, sans exception. Les décisions que nous avons prises récemment concernant les demandes de liaison par hélicoptère tiennent compte de la situation de tout le secteur des transports aériens et le comité a décidé d'en faire une étude de façon à pouvoir traiter d'une situation globale. Cela ne revient pas à retarder indûment ou délibérément une décision dans un cas particulier, mais il existe un certain nombre de conditions spéciales qui font qu'il est nécessaire, à notre sens, d'examiner le secteur dans son ensemble. Le problème est que les permis accordés aux hélicoptères ne lient pas ceux-ci à une base comme dans le cas des avions. Une fois qu'il a son permis, et pourvu qu'il satisfasse aux conditions financières, le détenteur peut gravir tous les échelons jusqu'au niveau du groupe D au large de Terre-Neuve et essayer d'obtenir des contrats pour la desserte des plates-formes de forage.

Nous pensons que nous sommes parvenus à un point où il devient impératif d'examiner le secteur dans son ensemble et de déterminer si les méthodes que nous avons suivies jusqu'à maintenant sont encore valides.

M. McKnight: Pourriez-vous me dire, monsieur Armstrong, combien de temps vous croyez que cette étude nécessitera et combien de temps se passera avant que vous acceptiez ce genre de demande?

M. Armstrong: De façon générale, nous envisageons de nous déplacer dans le pays et d'entendre ce que non seulement les transporteurs ont à dire mais également le public, les autorités locales etc. Mais cela ne signifie pas que, dans des circonstances extraordinaires, il ne puisse pas faire d'exceptions et je crois qu'il y en aura.

Voilà l'approche que nous adoptons pour le moment.

M. McKnight: Pourriez-vous me dire, et je repose la question, combien de temps ce processus va prendre?

M. Armstrong: Je pense que les audiences auront lieu durant le premier trimestre de 1983.

M. McKnight: Monsieur le ministre, en ce qui concerne les TCM, les taux de compensation minimaux que la CCT vient de fixer dans le cas du transport de colza et d'huile de colza, combien de temps vont durer les travaux du groupe d'étude que la Commission a mis sur pied et dans combien de temps la décision sera-t-elle prise? Si une décision n'est pas prise dans l'intervalle, les TCM vont-ils augmenter en 1983?

M. Pepin: Vous avez parlé d'un groupe d'étude à l'intérieur de la CCT qui examinerait . . . ?

Monsieur Mulder.

Le président: Monsieur Mulder.

[Text]

Mr. Mulder: Mr. Chairman, Mr. McKnight, I know the CTC has indicated it is going to review the methodology and other aspects of how these minimum compensatory rates are established. I do not know when they expect to start, or more particularly, when they intend to finish their work. Perhaps we could find this out and let either you or the chairman know what the timing of this would be.

Mr. McKnight: I would appreciate that, Mr. Chairman; and just a further answer, if you could answer my other part. If this task force has not come to a conclusion by the end of 1982, will increases be established in MCRs without that task force having made a decision for the coming year, 1983?

Mr. Mulder: Again, Mr. Chairman, I could check on specifics on this, but I do not believe there is a legal obligation on the part of CTC to make an immediate decision early in 1983 on what the minimum compensatory rate would be for 1983. There may be some time available for the CTC to make that judgment. But again, I could check on that and perhaps get back to you.

Mr. McKnight: They could miss a year, as they did in 1980.

Mr. Mulder: No, not miss a year, but they do not necessarily have to do it in January or February, as I understand it. But again, I am not sure of that, and therefore I will check.

Mr. McKnight: Thank you, Mr. Mulder.

Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Pepin: I was going to say that I tend to look at it on more of a short-term base than what will happen in 1983 or 1984. I think we will have to make judgment on the transportation of canola oil and meal within the context of our western rail project, which we are supposed to announce one of these days.

Mr. McKnight: The task force then will not really have any meaning, because you are going to supersede it with the Gilson.

Mr. Pepin: You will be asking us to comment on that earlier than the task force of the CTC will be asked to comment, will you not?

Mr. McKnight: I will have to wait for the legislation, Mr. Minister.

The Chairman: I think we will say this line of questioning has come to an end. I would like to advise the committee that we still have Mr. Gass on the second round, which will bring us to 5.40 p.m. I have Mr. Deniger, Mr. Nowlan, and Mr. Benjamin on this third round; not in that order. I would propose, then, that we hear Mr. Gass, and go to the third round, which will be a five-minute round per member.

I did not see you giving me your name, Mr. Turner.

[Translation]

M. Mulder: Monsieur le président, monsieur McKnight, je sais que la CCT a fait savoir qu'elle allait réexaminer la méthode d'établissement de ces taux compensatoires. Je ne sais pas quand ce travail doit commencer ni quand le rapport sera prêt. Je vais me renseigner et donner la réponse au président.

M. McKnight: Je vous en serais reconnaissant, monsieur le président. Pourriez-vous également répondre à la deuxième partie de ma question: si aucune décision n'est prise d'ici la fin de 1982, la Commission annoncera-t-elle une augmentation de ces taux pour 1983?

M. Mulder: Il faudra que je me renseigne, monsieur le président, je ne crois pas que la CCT soit légalement tenue de prendre une décision dès le début de l'année 1983 quant au niveau de ces taux. Je crois que la Commission dispose d'un certain délai pour cela, mais encore une fois, il faudra que je vérifie.

M. McKnight: Elle pourrait sauter une année, comme elle l'a fait en 1980.

M. Mulder: Non, il ne s'agit pas de sauter une année, mais elle n'est pas tenue d'annoncer le taux en janvier ou en février, si je comprends bien. Mais, encore une fois, je n'en suis pas sûr il faudra que je vérifie.

M. McKnight: Je vous remercie, monsieur Mulder.

Merci, monsieur le président.

M. Pepin: C'est une décision qui devra intervenir avant 1983 ou 1984. Je crois que nous devons prendre une décision concernant le transport de l'huile et du tourteau de colza dans le cadre de notre projet de voie ferrée dans l'Ouest, que nous sommes censés annoncer un de ces jours.

M. McKnight: Les travaux du groupe d'étude ne serviront donc à rien car vous allez donner préséance au rapport Gilson.

M. Pepin: Vous allez nous demander notre avis là-dessus sans attendre le groupe d'étude de la CCT, n'est-ce pas?

M. McKnight: Je vais devoir attendre le projet de loi, monsieur le ministre.

Le président: Je crois que nous allons nous en tenir là à ce sujet. Je vous informe que j'ai toujours le nom de M. Gass pour le deuxième tour ce qui nous amènera à 17h40. J'ai ensuite les noms de M. Deniger, M. Nowlan et M. Benjamin pour le troisième tour, pas nécessairement dans cet ordre. Je propose donc d'entendre M. Gass et de passer ensuite au troisième tour où nous accorderons cinq minutes à chacun.

Je ne vous ai pas vu lever la main, monsieur Turner.

• 1730

Mr. Turner: Yes, I did, sir.

M. Turner: Si, je l'ai fait.

[Texte]

The Chairman: Okay, you are on, too. Then it will have to be about a four-minute round, and we will try to dispose of the estimates before 6.00 p.m..

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, we cannot do it. I appreciate you have commitments—and maybe some of the other hon. members do—but this is the last chance we have with the minister until March or April; and if we have to go until 6.30 p.m. or even 7.00 p.m., I am game.

The Chairman: That is not the sense I have from the discussion with members of the committee, Mr. Benjamin. I am simply proposing what I felt was the consensus of the committee.

In any case, let us see what we can get through before 6.00 p.m.

Mr. Benjamin: I am getting consensed out again.

The Chairman: Mr. Gass.

Mr. Gass: Thank you, Mr. Chairman.

My questions to the minister will be on the new ferry that has come to Borden. I understand we are on surface as well as . . .

The Chairman: Yes.

Mr. Gass: It is my understanding ferries come under surface . . .

The Chairman: You are right.

Mr. Gass: —and the reason they come under surface is because a ferry system is supposed to be an extension of the Trans-Canada Highway. Am I right?

The Chairman: You are right again.

Mr. Gass: Now that we have that established, we carry on.

Mr. Minister—through you, Mr. Chairman—we were very pleased to have a new ferry arrive in Borden this past week . . .

An hon. Member: Hear, hear!

Mr. Gass: —after a two-year period of extensions to when it was supposed to arrive. We were under the assumption and the impression, when we got a new ferry, we would have better and more dependable service in the winter months. We were having problems with the old ferry's getting trapped in the ice floes in the straits.

But I am a bit disturbed with the rumours coming out of Borden and out of the department. I am hoping the minister can allay some of these fears I have. We thought we were going to be getting better service. Instead of having better service, we find we are going to be cut from 32 crossings per day to 22 per day.

I would like to have the minister elaborate on what the planned schedules and planned crossings are, from now until the end of the year and beginning January 1.

Mr. Pepin: Mr. Mulder, do you have the details? I will read what I have in my notes. We will start with that; and if we need some more help, we will call.

[Traduction]

Le président: D'accord, je vous inscris. Ce sera donc un tour de quatre minutes, ensuite de quoi nous essayerons d'adopter le budget avant 18 heures.

M. Benjamin: Monsieur le président, nous ne pourrons pas le faire. Je sais que vous avez des engagements—et d'autres députés également—mais c'est là la dernière fois que nous verrons le ministre avant mars ou avril et s'il faut siéger jusqu'à 18h30, ou 19 heures, je suis d'accord.

Le président: Ce n'est pas l'impression que j'ai retirée de mon entretien avec les membres du comité, monsieur Benjamin. Je ne faisais qu'exprimer ce qui me paraît être le consensus général.

Quoi qu'il en soit, voyons ce que nous pouvons faire jusqu'à 18 heures.

M. Benjamin: Voilà de nouveau que je me heurte au consensus.

Le président: Monsieur Gass.

M. Gass: Merci, monsieur le président.

Les questions que j'ai à poser au ministre traitent du nouveau traversier de Borden. Nous traitons des transports de surface aussi bien que . . .

Le président: Oui.

M. Gass: Les traversiers font partie des transports de surface . . .

Le président: Vous avez raison.

M. Gass: Et la raison en est que le réseau de traversiers est sensé être une extension de la route transcanadienne. N'est-ce pas?

Le président: Vous avez raison encore une fois.

M. Gass: Maintenant que cela est établi, poursuivons.

Monsieur le ministre, nous avons salué l'arrivée du nouveau ferry à Borden la semaine dernière . . .

Une voix: Bravo!

M. Gass: . . . après un retard de deux ans. Nous pensions que ce nouveau traversier nous assurerait un service plus régulier et plus fiable durant les mois d'hiver. L'ancien traversier n'arrêtait pas d'être pris dans les glaces du détroit.

Je m'inquiète quelque peu des rumeurs qui émanent de Borden et du ministère. Et j'espère que le ministre pourra dissiper ces craintes. Je croyais que nous allions avoir un meilleur service, mais, au lieu de cela, nous allons subir une réduction du nombre de passages quotidiens, qui passent de 32 à 22.

J'aimerais que le ministre nous indique quel est le nombre de passages prévus par jour jusqu'à la fin de l'année et à partir du premier janvier?

M. Pepin: Monsieur Mulder, connaissez-vous les détails? Je vais vous lire ce qui figure dans mes notes et si nous avons besoin d'aide, j'appellerai à la rescousse.

[Text]

So you rejoice in the coming of the new ferry, and we agree with you. This new \$60 million ferry was built in Saint John, New Brunswick, just to show we care about regional development.

The new vessel increases capacity and services provided to islanders. The new schedule of sailings for January 1983 to May 1983 will see departure every two hours; 6.00 a.m., 8.00 a.m., 10.00 a.m., etc.

This is a change from last year's schedule of sailing, where departure was every one and a half hours. So it seems to give credence to Mr. Gass' saying the service is not as frequent. It is better.

Mr. Mulder: Right, it is better.

Mr. Pepin: The new schedule is for January to May, and the schedule of sailings for the tourist season should be available before Christmas.

Mr. Mulder, have you any comment?

Mr. Mulder: No, that is basically it.

Mr. Pepin: That is basically it.

Mr. Gass: Thank you, Mr. Minister.

We are not concerned, and have not been concerned, about the number of crossings during the tourist season, because you use a different type of boat. You use the little open-enders that have been very successful in moving a lot of traffic quickly. They are double-ended; you load on one end and drive off the other.

• 1735

They have a very good turn-around time, and we have not had any problem in the last few years with traffic flow during the peak season with the tourists. But I am concerned when you are going to cut back by about 30%, going from 32 crossings to 22 crossings per day; you are cutting back by about 30% the number of crossings. And in the winter months it is the Islanders who are using the boats more frequently than tourists and it is the residents of P.E.I. whom you are reducing this service to.

I wonder if you are going to cut the fare by 30% at the same time as you are cutting the number of crossings by 30%?

Mr. Pepin: We are having a discussion here on the concept of capacity and service and frequency and whatnot. Mr. Mulder, you are the great guru on these matters. How do you reconcile that?

The Chairman: Mr. Mulder.

Mr. Mulder: Mr. Chairman, Mr. Gass, the proposal that CN Marine has for reducing the frequency for one and a half hours to two hours per day is, first of all, as I understand it, going to be an experimental one to see whether or not that will work and whether it provides the service that the Islanders and others need. And to the extent to which there are problems I

[Translation]

Vous vous réjouissez donc de la mise en service du nouveau traversier et vous avez raison. Ce navire de \$60 millions a été construit à St. John, au Nouveau-Brunswick, soit dit en passant, pour vous montrer que nous nous soucions du développement régional.

Ce navire accroît la capacité et le service mis à la disposition des insulaires. De janvier à mai 1983, on aura donc un départ toutes les deux heures soit 6 heures et 8 heures, 10 heures, etc.

Cela constitue une modification par rapport à l'horaire précédent où il y avait un départ toutes les 90 minutes. Cela semble ajouter foi à l'affirmation de M. Gass selon laquelle la desserte serait moins fréquente. Elle sera meilleure.

M. Mulder: Oui.

M. Pepin: Le nouvel horaire s'applique de la période de janvier à mai et l'horaire pour la saison touristique devrait être disponible avant Noël.

Monsieur Mulder, avez-vous quelque chose à ajouter?

M. Mulder: Non, vous avez à peu près tout dit.

M. Pepin: C'est tout.

M. Gass: Je vous remercie, monsieur le ministre.

Ce n'est pas le nombre de traversiers durant la saison estivale qui nous préoccupe, car vous y utilisez un type de navire différent. Vous y employez tous les petits traversiers ouverts qui permettent d'absorber rapidement les files d'attente. C'est le genre de navire où l'on charge par un bout et décharge par l'autre.

Ils font l'aller et retour très rapidement et, du moins depuis quelques années, nous n'avons plus de problème pendant la haute saison touristique. Mais je me demande ce qui va se passer si vous réduisez le service d'environ 30p. 100, si vous passez de 32 à 22 passages par jour. Et pendant les mois d'hiver, ce sont les gens de l'île qui prennent ces bateaux le plus fréquemment, ce sont les résidents même de l'Île-du-Prince-Édouard qui vont souffrir de cette réduction du service.

Est-ce que vous avez l'intention de réduire le prix du passage de 30p. 100 en même temps que vous réduisez le nombre de passages de 30p. 100?

M. Pepin: Le principe, c'est la capacité, la fréquence des passages, etc. M. Mulder, c'est vous le grand spécialiste de ces questions; comment conciliez-vous tout cela?

Le président: M. Mulder.

M. Mulder: Monsieur le président, pour commencer, CN Marine a l'intention d'espacer les traversiers d'une heure et demie à deux heures de façon expérimentale, pour voir si le service reste suffisant pour les gens de l'île et tous ceux qui empruntent ces bateaux. Je pense que si cela pose des problèmes trop graves, ils reviendront sur cette décision.

[Texte]

understand they are prepared then to see whether the changes ought to be made.

Number two is that during the summer months the plans are to provide the same level of service and frequency as has been existing in the past. So during the height of the season, certainly there is not going to be a deterioration, as I understand it, on frequency.

The other aspect is that, while the frequency during the winter months, as proposed on a temporary basis, may be reduced, the amount of capacity that is there has been increased significantly. So whatever traffic is being offered, the two vessels which will make the turnarounds will accommodate all that traffic. Also, particularly, I think what is important to the Island is that the services for rail cars and trucks will be improved significantly because truckers will be able to move onto and off the Island during the winter months and during the night schedules, which they could not in the past. So that should help out in terms of economic development and movement of potatoes and other commodities and so on, to and from the Island.

So we think in total that the service is improved, even though you are technically correct, that the frequency during this trial period will be reduced.

Mr. Gass: You are saying that the justification for reducing the number of crossings by about 30% is the fact that you have increased your carrying capacity?

Mr. Mulder: Yes . . .

The capacity, as I understand it, will at least be 50% higher than it was with the other vessels that were operating during the previous winter months.

The other thing is, on the fare increases . . . As you probably know, sir, CN Marine has been limited to a 6% and 5% regime. So the fare increases will be no greater than 6%.

Mr. Gass: That is 6% in 1983?

Mr. Mulder: Yes.

Mr. Gass: And 5% in 1984?

Mr. Mulder: Yes, because the government has asked CN and all its subsidiaries to follow this 6 and 5 guideline.

Mr. Gass: There is a problem that the new schedules, and if you are going to have a three hour . . . My notes here tell me that there will be three hours between crossings between 8.00 p.m. in the evening and 1.00 a.m. There will be a crossing at 8.00 p.m., 11.00 p.m. and 1.00 a.m., instead of every hour and a half previous to this.

One of the problems that the personnel who are manning these ferries have, is the fact that their schedules are going to be all changed around and they are going to finish their eight-hour shift on the opposite side of the water from where they live. Also they are going to be on board the boat for probably two or three hours longer than previously because their eight-hour shift will be ending when they are on the far side of the stream to where their homes are.

[Traduction]

Deuxièmement, pendant les mois d'été, je pense qu'on n'a pas l'intention de toucher aux horaires. Autrement dit, pendant la haute saison, je crois que les traversiers seront tout aussi fréquents.

Il faut considérer, d'autre part, que si l'on envisage de réduire le nombre de traversées pendant les mois d'hiver, on a par ailleurs augmenté considérablement la capacité. Par conséquent, les deux bateaux qui feront l'aller et retour devraient être suffisants. D'un autre côté, et c'est particulièrement important pour l'île, les services destinés aux wagons de chemin de fer et aux camions seront dorénavant bien meilleurs parce que les camionneurs pourront arriver sur l'île et en partir pendant les mois d'hiver et pendant les horaires de nuit, ce qui n'était pas possible dans le passé. Autrement dit, cela devrait favoriser le développement économique et la circulation des pommes de terre et d'autres produits en provenance et à destination de l'île.

Dans l'ensemble, nous sommes convaincus que l'ensemble du service s'améliore, même si techniquement, effectivement, il y aura moins de traversées pendant cette période d'essai.

M. Gass: Vous nous dites que cette réduction du nombre des passages de 30p. 100 se justifie parce que vous avez augmenté votre capacité de transport?

M. Mulder: Oui . . .

Ces nouveaux bateaux ont une capacité de 50p. 100 supérieure à celle des bateaux qui faisaient la traversée jusqu'à présent pendant les mois d'hiver.

D'autre part, à propos des augmentations des tarifs . . . comme vous le savez, CN Marine est tenu de respecter le régime de 6 et de 5p. 100. Par conséquent, les augmentations ne dépasseront pas 6p. 100.

M. Gass: 6p. 100 en 1983?

M. Mulder: Oui.

M. Gass: et 5p. 100 en 1984?

M. Mulder: Oui, parce que le gouvernement a demandé au CN et à toutes les filiales de se conformer à cette directive des 6 et 5p. 100.

M. Gass: Ces nouveaux horaires posent un problème et si les passages sont espacés de trois heures—c'est ce que j'ai dans mes notes—entre 20 heures et 1 heure du matin . . . autrement dit, il y aura un passage à 20 heures, un autre à 23 heures et un autre à 1 heure du matin alors que jusqu'à présent il y en avait un toutes les 90 minutes.

Les gens qui assurent le service vont avoir un gros problème puisqu'ils vont terminer leur quart de huit heures du côté où ils n'habitent pas. J'imagine qu'ils vont se trouver à bord du bateau pendant deux ou trois heures de plus que jusqu'à présent parce que leur quart de huit heures se terminera au moment où ils se trouvent du mauvais côté.

[Text]

Mr. Pepin: They will have to take the ferry.

Mr. Gass: Exactly, they will have to take the ferry.

The Chairman: The eight hours just begin when the ship is on the other side of the strait.

Mr. Gass: Is there anything that can be done regarding the scheduling of the shifts? Instead of having four 8-hour shifts or five 8-hour shifts, have the shifts alternate—a six-hour, or a nine-hour or a ten-hour, so when they end their shift they would be on the home side of the strait?

Mr. Mulder: Mr. Gass, I cannot give you a specific answer on that. I do know from Mr. Tingley that he is discussing it with the labour unions to make sure that there are no problems along the lines you are suggesting. And again, perhaps I could check with Mr. Tingley and get back to you and give you an answer.

Mr. Gass: Gentlemen, I do not have any more questions in that regard, but I would like to have your assurance that, if these new schedules do not provide Islanders with as great a service as they were used to during the winter months, they are only on a trial basis and we would revert back to more frequent crossings.

• 1740

Mr. Mulder: I believe, sir, that is the intent, to try it out and see whether there are problems.

Mr. Pepin: You do not want the ship?

Mr. Gass: We have the ship.

Mr. Pepin: Oh, that is it. You have that, so . . .

Mr. Gass: Just a comment with regard to the minister's comment earlier.

Mr. Pepin: You are the living proof that the normal human reaction is that nothing is ever perfect. If you improve something, there is still room for improvement. And what did you do for us yesterday?

Mr. Gass: Absolutely, absolutely. I agree with you 100%. The comment that the minister made about the fact that the ferry was built in New Brunswick—I am very glad of that. And also that there are restaurant facilities on the new ferry—I am very happy for that reason too.

I would just like to remind the minister that it was in 1979 when Mr. Mazankowski was the minister, his predecessor, that the contract, I believe, was awarded for the ship. I am very happy to have been one of the people who finally persuaded the minister to build it in New Brunswick where the jobs were needed, and also to have restaurant facilities on it so all of our friends from central Canada, when they are come to P.E.I., can enjoy sandwiches and coffee on the ferry when they are crossing.

Mr. Pepin: Alleluia.

[Translation]

M. Pepin: Ils seront obligés de prendre le traversier.

M. Gass: Exactement, ils seront obligés de prendre le traversier.

Le président: Les huit heures commencent précisément quand le bateau est de l'autre côté du détroit.

M. Gass: Est-ce qu'on ne pourrait pas faire quelque chose pour arranger ces problèmes de quart? Au lieu de quatre quarts de huit heures ou de cinq quarts de huit heures, on pourrait alterner, six heures ou neuf heures ou dix heures, et s'arranger ainsi pour qu'ils se retrouvent du bon côté du détroit?

M. Mulder: M. Gass, je ne peux pas vous donner de réponse précise. Je sais que M. Tingley discute actuellement de cette question avec les syndicats pour régler les problèmes qui pourraient se poser dans ce sens. Là encore, je pourrais en parler à M. Tingley et vous donner une réponse plus tard.

M. Gass: Messieurs, je n'ai plus de questions à ce sujet, mais j'apprécierais beaucoup un engagement de votre part: Si ces nouveaux horaires pendant les mois d'hiver n'assurent pas aux gens de l'île un service aussi bon que par le passé, il faudra revenir à l'ancien horaire et rapprocher les passages.

M. Mulder: Je crois que c'est précisément ce qu'on a l'intention de faire, un essai, pour voir si cela pose des problèmes.

M. Pepin: Vous ne voulez pas du bateau?

M. Gass: Nous avons le bateau.

M. Pepin: Oh, c'est cela. Vous l'avez, et donc . . .

M. Gass: Une observation à propos de ce que le ministre a dit plus tôt.

M. Pepin: Vous êtes la preuve vivante que l'être humain ne trouve jamais rien de parfait. On a beau améliorer les choses, il est toujours possible de les améliorer encore. Qu'est-ce que vous avez fait pour nous hier?

M. Gass: Absolument, absolument. Je pourrais difficilement être plus d'accord avec vous. Le ministre a dit que le traversier a été construit au Nouveau-Brunswick, voilà ce qui me fait plaisir. Également que le nouveau traversier aura un restaurant, cela aussi, c'est très bien.

Toutefois, je rappelle au ministre qu'en 1979, quand son prédécesseur M. Mazankowski était ministre, le contrat avait été décerné pour la construction du bateau. J'ai eu le plaisir d'être l'un de ceux qui ont finalement persuadé le ministre de faire construire au Nouveau-Brunswick, c'est-à-dire là où on avait besoin d'emplois, et également de prévoir un restaurant pour que tous nos amis du centre du Canada puissent manger des sandwichs et boire du café quand ils viennent nous voir à l'Île-du-Prince-Édouard.

M. Pepin: Alleluia.

[Texte]

The Chairman: I hope, Mr. Minister, that you plan to take all of this committee down for the official inauguration of the ferry.

Mr. Pepin: By all means.

The Chairman: Perhaps during our summer recess.

Now I just thought that Mr. Gass was the last one on the second round. Mr. Siddon has reappeared, and he now has his kick at the cat, so to speak.

Mr. Pepin: I am the cat.

Mr. Siddon: Oh, what a delightful feline he is, though.

Mr. Chairman, I do not have much voice, and some of the members here do not have much time. But I would like to just ask the minister or his officials to comment on the letter that was written by Mr. Allan to the chairman, relating to the status of Ridley Island Coal Terminal and the grain terminal.

I am looking at the broad sheet that compares the approved cost of \$196 million—I presume that is—and the estimated final cost of \$220 million. I hope someone might be able to give me a little more information as to what were the additional, unforeseen costs to Ridley Terminals Incorporated in the amount of \$3.5 million, plus an amount of \$9.29 million to RTI, called

pre-operating and administrative costs not included in Swan Wooster's original estimate.

Could somebody give me an idea as to why Ridley Terminals Incorporated would have required these additional funds, and to what purpose they were put?

Mr. Pepin: I was looking around to see if there is somebody here from the National Harbours Board. I do not have my book on the National Harbours Board. I know I have answers to all that. I do not know what I can do, except mention that I will provide you written answers to the questions you have just raised.

Mr. Siddon: Okay, I am sorry. Perhaps it is a little too detailed, and it is unfair to expect the minister to answer.

Mr. Pepin: I know that there are explanations of the questions because they were provided to the Treasury Board.

Mr. Siddon: Does Mr. Allan recall what the original capital investment by Federal Commerce and Navigation was in Ridley Terminals Incorporated?

The Chairman: Mr. Allan?

Mr. Siddon: Or the minister.

Mr. Alastair Allan (Administrator, Canadian Marine Transportation Administration, Transport Canada): I do not have that information, Mr. Chairman.

Mr. Pepin: You are talking about the coal facilities, are not you?

Mr. Siddon: The coal port, yes.

Mr. Allan: I believe the original . . .

Mr. Pepin: That is it. It was \$23 million.

[Traduction]

Le président: Monsieur le ministre, j'espère bien que vous inviterez tous les membres de ce Comité le jour de l'inauguration officielle du ferry.

M. Pepin: Absolument.

Le président: Peut-être pendant les vacances d'été.

Cela dit, je croyais que M. Gass était le dernier au second tour, mais M. Siddon a réapparu, et c'est donc son tour de tirer la queue du chat.

M. Pepin: Et c'est moi le chat.

M. Siddon: Mais quel charmant félin.

Monsieur le président, je n'ai pas beaucoup de voix et apparemment, il y a des députés qui n'ont pas beaucoup de temps. Toutefois, j'aimerais demander au ministre ou à ses collègues de me parler de la lettre de M. Allan au président au sujet de l'état des choses au terminal de charbon de Ridley Island et également au terminal de céréales.

J'ai sous les yeux cette grande feuille qui compare le coût approuvé de 196 millions de dollars et l'évaluation du coût définitif, qui s'élève à 220 millions de dollars, c'est du moins ce que je comprends. J'aimerais bien qu'on m'explique un peu d'où sont venus ces coûts imprévus de 3,5 millions plus 9,29 millions pour *Ridley Terminals Incorporated* attribués à

coûts de préparation et d'administration non inclus dans la première évaluation de Swan Wooster.

Peut-on me donner une idée de la raison pour laquelle *Ridley Terminals Incorporated* a eu besoin de ces fonds supplémentaires, et me dire à quelle fin ils ont été utilisés?

M. Pepin: J'ai cherché dans la salle pour voir s'il n'y avait pas quelqu'un de la Commission des ports nationaux, parce que je n'ai pas mon livre sur la Commission des ports nationaux. Je sais que j'ai quelque part les réponses voulues, mais pour l'instant, je peux seulement vous dire que je vous enverrai des réponses écrites à ces questions que vous venez de poser.

M. Siddon: Très bien, je suis désolé, c'était peut-être un peu détaillé, je comprends que le ministre n'ait pas pu répondre.

M. Pepin: Je sais que les réponses existent parce qu'elles ont été fournies au Conseil du Trésor.

M. Siddon: Est-ce que M. Allan se souvient des premières immobilisations de capital dans *Ridley Terminals Incorporated*?

Le président: Monsieur Allan?

M. Siddon: Ou bien le ministre.

M. Alastair Allan (administrateur, Administration canadienne des transports maritimes, Transports Canada): Monsieur le président, je n'ai pas ces informations.

M. Pepin: Vous parlez des quais de chargement du charbon, n'est-ce pas?

M. Siddon: Oui, le port de charbon.

M. Allan: Je pense qu'au départ . . .

M. Pepin: Voilà; c'était 23 millions.

[Text]

Mr. Siddon: How much?**Mr. Pepin:** \$23 million.

Mr. Siddon: Yes. Well, naturally, Mr. Chairman, I am wondering why an additional \$9.2 million plus \$3.5 million would have been paid back to Ridley Terminals, in excess of the estimated cost. It is pretty important to learn what that money was—how it was dispersed, and for what purpose.

The Chairman: Mr. Allan.

Mr. Allan: We will check on that, Mr. Chairman, and provide an answer to either yourself or Mr. Siddon.

Mr. Siddon: That is fair enough, Mr. Chairman. There is a related question. I see that the engineering costs of Swan Wooster rose from \$13 million to \$17.9 million, and I would like some details as to why there was that increase as well.

• 1745

The Chairman: Mr. Siddon, is that it?

Mr. Siddon: I am sorry for my strange voice. I have one other question.

I raised with the Marine Administrator a week ago the question of uranium shipments through Canadian ports destined for the Soviet Union and indicated that I have been waiting now for nine months for some information as to what type of records have been kept by the National Harbours Board. I think the question is a very serious one pertaining to our national security.

Members of Parliament on behalf of their constituents should be entitled to know the quantities of uranium hexafluoride and other possibly hazardous materials that are leaving Canada for foreign nations, and in particular I wanted to determine whether there was, in fact, uranium hexafluoride on the *Mekhanik Tarasov*, the Russian freighter that went down near the *Ocean Ranger* last winter. I would expect that having had a week to look into this matter, and in light of all the other interesting letters that have come back in response to other members' inquiries, it must have been equally possible and quite simple to get the answer to my questions.

Mr. Pepin: Mr. Allan, can you deal with this?**The Chairman:** Mr. Allan.

Mr. Allan: The reply to your specific questions of last week will be given to the chairman early next week. They are in preparation now. We did not have them ready for this particular meeting, but they are in preparation.

With regard to the *Mekhanik Tarasov*, I am advised by the National Harbours Board and the Atomic Energy Control Board that there was no uranium hexafluoride on board that ship when she went down. I think that is consistent with the answer that was given in the House in response to a similar question by, I believe, the Minister of the Environment.

Mr. Siddon: It was a very tentative answer by the Minister of the Environment at the time and I wanted that confirmation, Mr. Chairman. There was an indication that that

[Translation]

M. Siddon: Combien?**M. Pepin:** Vingt-trois millions.

M. Siddon: Oui. Évidemment, monsieur le président, on peut se demander pourquoi il a fallu rembourser 9,2 millions plus 3,5 millions de plus à Ridley Terminals, c'est-à-dire en plus des coûts évalués. Il me semble que nous devons absolument savoir comment cet argent a été dépensé.

Le président: Monsieur Allan.

M. Allan: Monsieur le président, nous vérifierons et nous vous enverrons une réponse, soit à vous, soit à M. Siddon.

M. Siddon: Parfait, monsieur le président. Autre question à ce même sujet; je vois que les coûts de génie prévus par Swan Wooster sont passés de 13 à 17,9 millions de dollars; j'aimerais bien savoir à qui est dû cette augmentation.

Le président: Monsieur Siddon, c'est tout?

M. Siddon: Excusez-moi, j'ai une drôle de voix. J'ai encore une question.

J'en ai parlé à l'administrateur des services maritimes il y a une semaine, il s'agit des exportations d'uranium qui partent des ports canadiens à destination de l'Union Soviétique. J'ai dit à l'administrateur qu'il y avait neuf mois que j'attendais des informations sur les dossiers de la Commission des ports nationaux à ce sujet. À mon avis c'est une question très grave et il y va de notre sécurité nationale.

Il me semble que les députés, au nom de leur mandants, devraient connaître les quantités d'uranium hexafluoride et autres produits potentiellement dangereux qui quittent le Canada à destination de pays étrangers. En particulier, j'aimerais bien savoir si le bateau soviétique qui a coulé près de l'*Ocean Ranger* l'hiver dernier, le *Mekhanik Tarasov*, contenait véritablement de l'uranium hexafluoride. Je pense que la réponse ne devrait pas être trop difficile puisque d'une part vous avez eu une semaine pour vous informer et d'autre part les autres députés ont reçu des lettres extrêmement intéressantes en réponse à leur requête.

M. Pepin: Monsieur Allan, vous pouvez répondre?**Le président:** Monsieur Allan.

M. Allan: Votre président recevra au début de la semaine prochaine les réponses aux questions que vous avez posées la semaine dernière. Nous sommes en train de les préparer. Nous n'avons pas réussi à terminer pour cette séance, mais c'est en cours de préparation.

Quand au *Mekhanik Tarasov*, la Commission des ports nationaux et l'Office de contrôle de l'énergie atomique m'assurent qu'il n'y avait pas d'uranium hexafluoride à bord de ce navire lorsqu'il a coulé. C'est d'ailleurs la réponse qui a été donnée à la Chambre par le ministre de l'Environnement, je crois, lorsqu'on lui a posé cette question.

M. Siddon: Comme le ministre de l'Environnement n'était pas très sûr de sa réponse à ce moment-là, je voulais une confirmation, monsieur le président. Certains ont prétendu que

[Texte]

shipment had been consigned to *Mekhanik Tarasov* and was diverted to another vessel. I guess the larger question really bears upon whether or not we can find out what other vessels are taking such shipments from Canadian ports. I will look forward to receiving your more detailed answer next week.

That is really all I have, Mr. Chairman. I am sorry to prolong it.

The Chairman: Thank you, Mr. Siddon. Now Mr. Nowlan, followed by Mr. Benjamin, followed by Mr. Turner; and you are going to have about four minutes each.

Mr. Nowlan: Okay. Very, very quickly, because there are four topics, if I can get them all in, which I may not be able to. The very first question is: What, Mr. Minister, can you tell us about the corporate carnage at the west Toronto railway station, and have you talked to your good friend, Ian Sinclair, about the CPR's just completely irresponsible—on the surface—act in demolishing that station several days after it withdrew an application before the CTC to do it in the proper way.

Mr. Pepin: Answer: the CTC will hold an inquiry on December 13 on the subject.

Mr. Nowlan: Okay. So you have not personally spoken to either the president—you have not personally spoken to Mr. Sinclair or Mr. Stinson?

Mr. Pepin: No. I did not. I have not yet anyway.

Mr. Nowlan: Well, I must say another time I would like to follow that through, and I will be interested to see who you make as the CTC chairman and a couple of these other appointments that you have cooking on the back burner, because, boy, that is the type of thing that there is just no excuse for. There are other municipalities across this country already trespassed by the CPR and destroying another historic old railway station. Anyway, we will come back to that another time.

Mr. Pepin: I said I have not asked yet, but I did not say I was not going to.

Mr. Nowlan: No, no; and quite frankly, I will be disappointed if you do not speak to him. We will follow that through another time.

I would like to know, secondly, what the state of the—ho, ho—merchant marine policy is, and I refer to a recent study by MOT of Professor Gunnar Sletmo of Montreal, who said:

In the absence of an ocean-going fleet going to sea under a Canadian flag, this has already given rise to attempts by certain foreign governments to unilaterally impose upon Canada, flag preference schemes which limit the freedom of choice for Canadian shippers.

Does the minister agree with this study's conclusions on what priorities are given to the gradual development of a merchant marine policy?—in one and thirty seconds.

[Traduction]

ce chargement était prévu pour le *Mekhanik Tarasov* mais qu'il avait été chargé à bord d'un autre navire. Reste à savoir maintenant s'il est possible de savoir quels sont les autres navires qui chargent des produits de ce genre dans les ports canadiens. J'attends maintenant votre réponse détaillée que vous m'annoncez pour la semaine prochaine.

Monsieur le président, c'est tout ce que j'avais à dire; veuillez m'excuser d'avoir prolongé la séance.

Le président: Merci Monsieur Siddon. Je donne maintenant la parole à M. Nowlan qui sera suivi de M. Benjamin et Turner; vous avez environ quatre minutes chacun.

M. Nowlan: Très bien. Très rapidement parce que j'ai quatre sujets à traiter, ce qui n'est d'ailleurs peut-être pas possible. Ma première question: Monsieur le ministre, parlez-nous du carnage auquel on a assisté à la gare de l'ouest de Toronto et dites-nous si vous avez parlé avec votre bon ami, Ian Sinclair, de l'énorme stupidité du CP qui a décidé de démolir cette gare plusieurs jours après avoir retiré la demande de démolition dans les formes qui avaient été présentées à la CTC.

M. Pepin: Réponse: La CTC fera une enquête à ce sujet le 13 décembre.

M. Nowlan: Très bien. Par conséquent, vous n'avez parlé ni au président, bref vous n'avez parlé ni à M. Sinclair ni à M. Stinson?

M. Pepin: Non, en tous cas pas encore.

M. Nowlan: Je vous avertis que j'ai l'intention de revenir plus tard sur cette question, et j'aimerais particulièrement savoir qui vous voyez comme président de la CTC sans compter la curiosité que j'ai pour ces autres nominations que vous êtes en train de mijoter, parce que vraiment, ce genre de chose est sans excuse. Ce n'est pas la seule municipalité défigurée par le CP mais en tous cas, c'est encore une autre vieille gare historique qui disparaît. Quoi qu'il en soit, nous y reviendrons.

M. Pepin: J'ai dit que je ne m'étais pas encore informé, mais je n'ai pas dit que je n'allais pas le faire.

M. Nowlan: Non, non. Et je vous avoue que je serais très déçu si vous ne lui parliez pas. Nous y reviendrons un autre jour.

En second lieu, pouvez-vous me dire où en est la politique relative à la marine marchande; c'est une référence à une étude publiée récemment par le Professeur Gunnar Sletmo de Montréal sur le ministère des Transports; il dit:

Profitant de l'absence d'une flotte de haute mer battant pavillon canadien, certains gouvernements étrangers ont déjà essayé d'imposer unilatéralement au Canada des systèmes préférentiels qui empêchent les messageries canadiennes de choisir librement leur pavillon.

Le ministre a une seconde trente pour me dire s'il est d'accord avec les conclusions de cette étude qui propose certaines priorités pour l'adoption progressive d'une politique sur la marine marchande.

[Text]

[Translation]

• 1750

Mr. Pepin: The state—ho ho—of the merchant marine—ho ho—is that it has not changed since the last time we talked about it, except that the country is still divided—ho ho—between 50% on one side who want one and 50% on the other side who do not, all for very valid reasons. I still hope to convince my colleagues of the need, in the coming months, of making some changes of a financial taxation nature that might go some way toward accommodating, in part, the desires of some. Ho ho.

Mr. Nowlan: Okay. This is not bad, we are getting a little punchy here at the end.

The Chairman: I am getting a little worried about how the minutes of this committee are going to look.

Mr. Nowlan: Okay. Another matter, which also has been the subject of a lot of discussion, lots of planning and is very real, is the master plan for the development of Toronto International Airport. You had the announcement on June 23, 1982; you were going to have further consultations. I just wonder if you could provide, in 30 seconds, the update on the recommendations for the master plan for the Toronto airport. I, frankly, have about 14 or 20 questions.

The Chairman: You are not going to get to ask that many.

Mr. Nowlan: I am not going to have a chance, but I would not mind doing what we did the other night and have them sent to the minister—we can always write anyway, I suppose, and put them in the record. After the Toronto airport my last question is: What is the state of the discussions with Air Canada—I guess the pilots, it is maybe more Air Canada, quite frankly... in the contract discussions that would affect, eventually, MOT, and that is the problem and/or the discussion and/or difference of opinion as to how many pilots should be in the cockpit with the on sight and on program of the 767s. Do we anticipate any disruption of air service while that problem is being ironed out?

Mr. Pepin: I can answer the second question—on the Toronto airport, I am frantically going through my notes.

On the 767, I think a good way is to go back to the Dubin report. Dubin says—and I am streamlining—that we should not have to second guess everything that other agencies of known international reputation do, and that applies to the present case. The U.S., I think it was the FAA, went into the question of two or three pilots on board and they came out with the suggestion that was agreed to in the United States, I think at the presidential level. It was a presidential commission that did it. So the postulate is to accept that, as recommended by Dubin.

Air Canada decided to have a test period, during which there will be a third pilot riding in the cabin, and then assess the situation at the end of that trial period.

M. Pepin: La marine marchande—ho ho... n'a pas changé—ho ho—depuis la dernière fois dont nous en avons parlé; le pays est toujours divisé ho ho—puisque 50 p.100 en veut une et 50 p.100 n'en veut pas, pour des raisons très valables. J'espère toujours convaincre mes collègues de la nécessité, dans les mois à venir, d'apporter certaines modifications fiscales de façon à répondre, en partie, au désir de certains—ho ho ..

M. Nowlan: Bien. Ce n'est pas mauvais, vous faites des progrès vers la fin.

Le président: Je me demande de quoi aura l'air le procès-verbal de ce comité?

M. Nowlan: Bien. Je voudrais passer maintenant à un autre sujet qui a également fait l'objet de nombreuses discussions, qui a été planifié et replanifié: le projet d'agrandissement de l'aéroport international de Toronto. Le 23 juin 1982, vous avez annoncé que vous alliez mener d'autres consultations. Je me demande si vous pouviez nous dire, en 30 secondes, où en sont les recommandations du projet d'agrandissement de l'aéroport de Toronto. Je dois vous dire très franchement que j'ai 14 ou 20 questions à vous poser?

Le président: Je tiens à vous dire que vous n'aurez pas l'occasion de les poser toutes.

M. Nowlan: Je n'en aurai pas l'occasion effectivement, mais cela ne me dérangerait pas si nous pouvions faire ce que nous avons fait l'autre jour c'est-à-dire, si nous pouvions les envoyer au ministre, ou alors les écrire et les inscrire au procès verbal. Je vous propose tout de suite ma dernière question après que vous aurez répondu à celle sur l'aéroport de Toronto: Où en sont les discussions avec Air Canada - avec les pilotes je suppose bien que le premier intéressé soit Air Canada et avec le ministère des Transports quant aux divergences d'opinions sur le nombre de pilotes qui devraient être dans la cabine de pilotage des 767, qu'il s'agisse de pilotage à vue ou du pilotage automatique? Y aura-t-il des interruptions de service tant que ce problème ne sera pas réglé?

M. Pepin: Je peux répondre à votre seconde question; quant à la première sur l'aéroport de Toronto, je suis en train de parcourir nerveusement mes notes.

Pour ce qui est du 767, reportons-nous au rapport Dubin. Dubin dit, et je résume, que nous ne devrions pas réexaminer tout ce que les autres organismes de réputation internationale font et cela s'applique au cas qui nous occupe. Les États-Unis, je crois que c'était la FAA se sont demandés si deux ou trois pilotes devaient être dans les cabines de pilotage de leurs avions et ont proposé une suggestion qui a été adoptée par le président. C'est une commission présidentielle qui a proposé cette recommandation. Donc, nous devrions accepter ce que recommande Dubin.

Air Canada a décidé qu'il y aurait une période d'essais au cours de laquelle un troisième pilote serait dans la cabine; au bout de cette période d'essai, Air Canada évaluerait la situation.

[Texte]

Mr. Nowlan: So it does not appear that we will have a disruption in service.

Mr. Pepin: It is more, as I read it, to inspire confidence, to reassure, than to second guess the U.S. authorities.

Mr. Nowlan: All right. I will not ask any other questions. Thank you very much.

The Chairman: Thank you. Thank you, Mr. Nowlan, you did very well. Mr. Benjamin, four minutes.

Mr. Nowlan: His answers are good today, nice and short.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, if the minister would take out his pencil and paper, I will throw about four or five questions at him and then he can have till 6.30 p.m. to answer them, if he likes.

Mr. Pepin: Yes or no.

Mr. Benjamin: Firstly, the minister will recall that he and Mr. Roberts, the former president of VIA Rail, initiated his first 10 LRCs. They were going to be divided up between the west and central Canada. That did not happen; all of them stayed in central Canada. Then we were assured by the minister and Mr. Roberts that the next 10 sets would be allocated to western Canada and Atlantic Canada. Now Mr. Franche told us the other day that they cannot use them out west because of inadequate maintenance facilities. I would like to know if the minister's . . .

Mr. Pepin: First of all, I never said that the 10 next sets would be used in the west and in the Maritimes. I said I was hoping that by 1984, if I remember well the promises I made, there would be LRCs rolling in the Maritimes and in the west. That is enough of a promise by itself, without being . . .

• 1755

Mr. Benjamin: Also the statements by the minister, by the department, by Mr. Roberts, that as far back as three or four years ago about the ordering of transcontinental equipment, we were assured and reassured repeatedly; still none has been ordered. I recall that better than two years ago we were told the design features had pretty well been nailed down; now Mr. Franche tells us they are looking at design features. When is that equipment going to be ordered? Is the problem that VIA Rail is being starved for capital funds in light of the restraint?

Then there is the other item: Mr. Franche told us that VIA Rail has to fork over \$11 million to Canadian Pacific to fix the track up from Smiths Falls to Brockville; that is, new ballast, new ties, new rails. They will not own any of what they pay for; that is capital investment. Now, all the years that Canadian Pacific received an 80% subsidy, including taking into account capital investment and depreciation allowance, obviously did not keep that track in normal condition. Since the inception of VIA Rail, Canadian Pacific has been collecting top dollar from VIA for running passenger trains over that track. Now VIA has got to put \$11 million into fixing up the

[Traduction]

M. Nowlan: Il ne semble donc pas qu'il y aura interruption de service.

M. Pepin: Il s'agit davantage d'inspirer de la confiance, de rassurer ceux qui sont en cause plutôt que de revoir ce qu'ont fait les autorités américaines.

M. Nowlan: Bien. Je ne poserai pas d'autres questions. Merci, infiniment.

Le président: Merci. Merci, monsieur Nowlan, vous avez très bien fait. Monsieur Benjamin, vous avez quatre minutes.

M. Nowlan: Il nous donne de bonnes et de courtes réponses aujourd'hui.

M. Benjamin: Monsieur le président, si le ministre veut bien noter ce que je lui dis, je voudrais lui poser quatre ou cinq questions et ensuite il pourra y répondre, s'il le désire, jusqu'à 18h30.

M. Pepin: Oui ou non.

M. Benjamin: Premièrement, le ministre se souviendra que lui et M. Roberts, l'ancien président de VIA Rail, ont lancé les dix premiers trains légers rapides et confortables. Ils devaient être répartis entre l'Ouest et le centre du Canada. Cela n'a pas été le cas puisque tous les trains sont restés dans le centre du Canada. Le ministre ainsi que M. Roberts nous ont ensuite assurés que les dix prochains trains rouleraient dans l'Ouest du Canada et dans les provinces maritimes. Or, monsieur Franche, nous a dit l'autre jour que ces trains ne pouvaient pas rouler dans l'Ouest en raison de l'insuffisance des dispositifs d'entretien. Je voulais savoir si le ministre . . .

M. Pepin: Premièrement, je n'ai jamais dit que les dix prochains trains seraient utilisés dans l'Ouest et dans les provinces Maritimes. J'ai dit que j'espérais que d'ici 1984, si je me souviens bien des promesses que j'ai faites, des LRC rouleraient dans les Maritimes et dans l'Ouest. Cette promesse est déjà suffisante sans avoir à . . .

M. Benjamin: Le ministre, le ministère et M. Roberts nous ont assuré à maintes reprises, il y a même trois à quatre ans, que du matériel transcontinental serait commandé. Cela n'a pas encore été fait. Je me souviens qu'il y a plus de deux ans, on nous a dit que la conception de ce matériel était presque au point. Or, M. Franche nous dit qu'ils en sont à l'étape de la conception de ce matériel. Quand ce matériel sera-t-il commandé? Les retards sont-ils attribuables à l'absence des crédits d'équipement accordés à VIA Rail en raison des restrictions?

Voici une autre question que je voudrais vous poser: M. Franche nous a dit que VIA Rail doit donner plus de 11 millions de dollars au Canadien Pacifique en vue de réparer les rails de Smiths Falls à Brockville. Il s'agit d'un nouveau ballast, de nouveaux raccords et de nouveaux rails. VIA Rail ne possédera pas ce qu'il financera puisqu'il s'agit de capitaux investis. Or, depuis que le Canadien Pacifique reçoit une subvention à 80 p. 100, ceci dit en tenant compte du capital investi et de l'amortissement, celui-ci n'a pas réussi à entretenir les voies. Depuis la création de VIA Rail, le Canadien Pacifique reçoit des sommes importantes de VIA, les trains de

[Text]

track that CP will have to fix up anyway just to handle their freight trains. Now, is that a proper use of capital, which is hard to get for VIA Rail? Why should VIA Rail not own the track, then, and charge CP according to the costing order 6313? Why not take over all the tracks and turn them over to VIA Rail and make CN and CP pay under 6313 and see how they like it?

You know, this is pure robbery on the part of Canadian Pacific. All that the money the federal government has given them on subsidies and through VIA Rail, going back 25 years, and now we have to bail them out again.

The Chairman: One minute, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: I have another question. The government has, on earlier occasions, seen fit to issue directives to Crown corporations. Will the minister issue a directive to Air Canada to treat the employees who are being laid off, being severed, on the basis of one week pay for every year of service to a maximum of 26 weeks? The displacement of 500 management persons is a golden handshake; they get up to two years' salary—up to \$70,000—in their pockets, plus something for each year of service. Would he issue a directive to Air Canada saying that they either treat the employees the same as they do the management people, or they treat the management people the same as they treat the employees? They are prepared to part with some 26 weeks pay for severance for the employees and up to \$70,000 for . . . you know, payments for up to 2 years, not 26 weeks. You know, Air Canada succeeds because of the good employees they have. Is that any way to treat them, compared to the management people?

The Chairman: Do you want to answer that one orally or by letter?

Mr. Benjamin: I have one final one.

The Chairman: No; your time is up, Mr. Benjamin.

Mr. Pepin: On the last one, on the Air Canada one, I regret I cannot answer in any detail. I just read this morning in the paper, like every one of us, that those 500 mechanics had refused the suggestions made by Air Canada that they should go to work sharing. They have apparently refused that. But I will find out more on the subject.

Mr. Benjamin: It is the treatment of the 500 management people that I am interested in.

The Chairman: Mr. Turner.

Mr. Pepin: Mr. Mulder, have you some fast answers to some of the questions?

We find, Mr. Benjamin, that because of our cuts, we are able to increase the capital budget of VIA \$184 million.

Mr. Benjamin: Yes, and hand \$11 million over to the CPR to fix a piece of track.

[Translation]

Voyageur passant sur ces voies. Cette Société demande maintenant à VIA 11 millions de dollars pour réparer les voies que le Canadien Pacifique devrait réparer de toute façon pour que leurs trains de marchandises puissent y rouler. Est-ce qu'il s'agit là d'une façon appropriée de procéder alors que les capitaux manquent tellement à VIA Rail? Pourquoi VIA Rail ne pourrait-il pas posséder ces voies et facturer le Canadien Pacifique selon l'ordonnance des coûts no 6313? Pourquoi ne pas reprendre toutes les voies et les remettre à VIA Rail, facturer le CN et le CP en vertu de l'ordonnance 6313 et attendre leurs réactions?

Il s'agit de vol pur et simple de la part du Canadien Pacifique. Le gouvernement fédéral lui a donné des sommes importantes sous forme de subventions depuis au moins 25 ans et il faut maintenant encore les renflouer.

Le président: Il vous reste une minute, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: J'ai une autre question à poser. À plusieurs reprises, le gouvernement a jugé bon de donner des directives aux sociétés de la Couronne. Le ministre ordonnera-t-il à Air Canada de verser aux employés qui sont licenciés une semaine de rémunération pour chaque année d'état de service jusqu'à concurrence de 26 semaines? Les 500 cadres dirigeants qui ont été licenciés vont rouler sur l'or puisqu'ils obtiennent une prime équivalant à deux ans de salaire, jusqu'à concurrence de \$70,000 plus autre chose pour chaque année de service. Ordonnera-t-il à Air Canada de traiter les employés licenciés de la même façon dont les cadres dirigeants ont été traités ou vice-versa? Ils sont disposés à verser 26 semaines d'indemnité de départ et jusqu'à \$70,000 de . . . Il s'agit, vous savez, de versements équivalant à deux années et non pas à 26 semaines. Si Air Canada a tant de succès, c'est en raison de la compétence de ses employés. Est-ce donc une façon de les traiter par rapport aux dirigeants?

Le président: Voulez-vous y répondre oralement ou par écrit?

M. Benjamin: J'ai une dernière question à poser.

Le président: Non, il ne vous reste plus de temps, monsieur Benjamin.

M. Pepin: Je regrette de ne pouvoir répondre à votre question sur Air Canada en détail. J'ai lu ce matin dans le journal, comme tout le monde, que ces 500 mécaniciens avaient refusé les propositions de partage du travail avancées par Air Canada. Ils ont apparemment refusé ces propositions, mais je vais me renseigner.

M. Benjamin: Mais c'est la façon dont les 500 dirigeants ont été traités qui m'intéresse.

Le président: Monsieur Turner.

M. Pepin: Monsieur Mulder, avez-vous une réponse rapide à donner à certaines de ces questions?

Monsieur Benjamin, en raison des réductions budgétaires, nous pouvons augmenter le budget d'équipement de VIA Rail de 184 millions de dollars.

M. Benjamin: Oui, mais d'un autre côté, vous donnez 11 millions de dollars au CP pour réparer des voies.

[Texte]

Mr. Pepin: Do you have an answer for that track?

Mr. Mulder: The track in Smiths Falls, as I understand it, Mr. Chairman and Mr. Benjamin, is still being discussed between VIA and CP as to whether or not VIA will be obligated to fund all of the cost required for operating. That ties in with whether or not CP and perhaps ultimately VIA and maybe even the CTC decides whether or not there is any benefit to be gained from those operating from the freight side.

• 1800

On the transcontinental equipment there is provision in the capital budget for next year, if Cabinet and Treasury Board approve it, to complete the design for the transcontinental equipment, to finalize decisions on that. The options are still being looked at within VIA.

Mr. Benjamin: I was told that last year too—and the year before.

The Chairman: Mr. Turner.

Mr. Turner: Mr. Chairman, Mr. Minister, Tony Pillard in your office received a letter from the United Transportation Union, dated November 26, from Local 353. I would like a copy of all your answers because that is what I was going to question you on.

Furthermore, what kind of a deal does VIA have on the maintenance of their engines, the equipment. In the last two or three days we have had five-hour VIA tie-ups with riders fuming. You know, it is unbelievable that you would leave people sitting on a siding for five or six hours with no heat, no nothing. You know, a few years ago if a passenger train broke down, you notified the dispatcher by the telephone; you hooked on the wire and you called the dispatcher and immediately they grabbed the the engine of the first freight and he pulled the train on the siding. That is the way we operated. Why do you not do that now?

Mr. Pepin: On the subject of the correspondence, indeed I will send you copies of the answers.

On the other one, on the maintenance of engines, Mr. Mulder, do you know anything?

Mr. Mulder: Mr. Chairman and Mr. Minister, I do not have the specific answers. All I do know is that Mr. Franche has indicated, I think before this committee and in the other House, that there are problems with the maintenance. One of the priorities he has given is to give better maintenance arrangements with CN and CP to improve the performance of the equipment.

Mr. Turner: Well, you have had four wrecks, spills, in the last 48 hours and the reason why you are having them—you are laying everybody off. You know, you cannot have a good roadbed if you do not maintain it and the way you maintain it is to put the sectionmen back to work. If they look after 10 or 12 miles of track, you will have the best equipment and the best roadbed right across Canada. Now, why you keep laying

[Traduction]

M. Pepin: Pouvez-vous nous dire quelque chose à propos de ces voies?

M. Mulder: Si je comprends bien, monsieur le président et monsieur Benjamin, la question des voies à Smiths Falls fait toujours l'objet de discussions entre VIA et le CP; il s'agit essentiellement de savoir si VIA sera obligée de financer l'entière opération. Cela rejoint la question de savoir si CP et peut-être éventuellement VIA ou peut-être la CCT décident s'il y a un profit à tirer de ceux qui exploitent les opérations marchandises.

Le budget d'équipement de l'année prochaine, si le Cabinet et le Conseil du trésor l'approuvent, prévoit que la conception du matériel transcontinental sera terminée et qu'une décision définitive sera prise à ce sujet. VIA Rail examine toujours les options qui lui sont offertes.

M. Benjamin: C'est ce qu'on m'a dit l'année dernière et l'année d'avant également.

Le président: Monsieur Turner.

M. Turner: Monsieur le président, monsieur le ministre, Tony Pillard de votre bureau a reçu une lettre de la United Transportation Union datée du 26 novembre et qui lui a été adressée par la Section syndicale 353. Je voudrais une copie de toutes vos réponses car j'allais justement vous poser une question à ce sujet.

De plus, quel genre d'accord VIA Rail a-t-il à propos de l'entretien de ses moteurs, de son matériel. Au cours des deux à trois derniers jours, des trains sont restés en rade pendant cinq heures et les voyageurs n'étaient pas contents, je vous prie de le croire. Il est incroyable de laisser des gens cinq ou six heures durant sur une voie de garage sans chauffage ni rien. Il y a quelques années, si un train de voyageur était en panne, l'expéditeur en était avisé par téléphone; on branchait le fil et on appelait l'expéditeur; la locomotive du premier train de marchandise était ensuite mise sur une voie d'évitement. C'est ainsi qu'on procédait. Pourquoi ne le faites-vous plus?

M. Pepin: À propos des lettres, je vous enverrai des copies des réponses.

Savez-vous quelque chose, monsieur Mulder, à propos de l'entretien des locomotives?

M. Mulder: Monsieur le président et monsieur le ministre, je n'ai pas de réponse précise à vous donner. Tout ce que je sais c'est que M. Franche a indiqué, je crois devant ce comité et au Sénat, que des problèmes se posent au niveau de l'entretien. Il a indiqué qu'il avait l'intention de signer de meilleurs accords d'entretien avec le CN et le CP en vue d'améliorer la rentabilité du matériel.

M. Turner: Mais il y a eu quatre accidents, quatre trains qui se sont retournés au cours des derniers 48 heures et ces accidents sont dus aux licenciements auxquels vous procédez. Vous devez savoir que la superstructure des voies ne peut être bonne que si vous l'entretenez et vous ne pourrez le faire que si vous demandez à des employés de le faire. S'ils entretiennent dix ou douze milles de voies, vous aurez à votre disposition le

[Text]

them off, nobody knows. Maybe you spend millions on wrecks and nobody gives a damn any more. The only way you are going to change it around is to put the men back to work because they will do the job for you.

Mr. Pepin: I cannot believe that CN would lay people off when they need them.

Mr. Turner: Well, you read Tony Pollard's letter and you will see it right in there. They are laying them off every day. It is unbelievable what you are doing to both railroads; in fact, all railroads in Canada. The only way you can keep them effective and do a good job is put the maintenance gang back on the job. They will do the job if you give them the equipment and that is how you run a railroad. We never had these problems 10, 15, 20 years ago and we ran five times the trains during the War than are running now. You had 130 trains a day between Toronto and Hamilton. What do you have today? About 33. The reason we had the service was because you had the equipment; you had the men. That is the only way you are going to update it and make it a fast, efficient railroad. I suggest to you to listen and do something by putting the men back to work. When things get busy you will need all this and it will be too late then. Thank you, sir.

The Chairman: Thank you, Mr. Turner.

Mr. Nowlan: I want to compliment the minister for his answers today—a tremendous improvement.

The Chairman: Okay, Mr. Benjamin, on the fourth round.

Mr. Benjamin: On that very point, I would hope the minister would be happy to sit down with this committee again on another evening. He does not even have to buy dry sandwiches.

The Chairman: We took him on about that last time.

Mr. Benjamin: We could stand a couple of hours. May I leave with the minister one final point that I would like him to have CTC look into. The potash industry has ground to a halt and the Canadian National dropped their rate from \$44 a tonne to \$26 a tonne which has to be a predatory practice because it is on a route where they have never hauled potash before and it will put a trucking company with 115 employees out of business. On the other side of the coin, the rapeseed crushing industry in Saskatchewan and Alberta and Manitoba has ground to a halt and CN has raised those rates by 40%. One has to be a predatory practice on a suffering industry and a predatory practice on a competitor; the other one has to be charging all the traffic will bear on another industry that has ground to a halt. So much for your freedom to set rates.

Mr. Pepin: It is not contradictory. In one case they may have been overcharging in the past. In the other case, in the case of rapeseed oil they were forced to raise it because of rule

[Translation]

meilleur matériel et la meilleure superstructure du Canada. Or, personne ne sait pourquoi vous procédez à ces licenciements. Vous dépensez peut-être des millions à cause des accidents et tout le monde s'en moque. La seule façon dont vous allez renverser la situation est de rendre leur travail aux employés licenciés car ils le feront.

M. Pepin: Je ne peux pas croire que le CN licencie du personnel alors qu'il en a besoin.

M. Turner: Dans ce cas, lisez la lettre de Tony Pollard et vous en conviendrez. Des employés sont licenciés chaque jour. Personne ne peut croire ce que vous êtes en train de faire aux deux sociétés de chemin de fer, aux chemins de fer du Canada. La seule façon de les rendre rentables est de rembaucher le personnel chargé de l'entretien. Ils le feront si vous leur donnez le matériel nécessaire et c'est ainsi qu'on opère un chemin de fer. Ces problèmes ne se posaient jamais il y a 10, 15 ou 20 ans et pendant la guerre, les trains roulaient cinq fois plus que ce n'est le cas à l'heure actuelle. Il y avait 130 trains par jour entre Toronto et Hamilton. Combien y en a-t-il aujourd'hui? Environ 33. On avait le service nécessaire car on avait le matériel nécessaire et le personnel nécessaire. C'est la seule façon dont vous allez rendre les chemins de fer rentables et rapides. Je vous conseille de m'écouter et de rembaucher le personnel. Lorsque les choses reprendront leur cours normal, vous aurez besoin de ce personnel et il sera trop tard. Merci, monsieur.

Le président: Merci, monsieur Turner.

M. Nowlan: Je voudrais féliciter le ministre des réponses qu'il a données aujourd'hui; il s'est beaucoup amélioré.

Le président: Bien, monsieur Benjamin, quatrième tour.

M. Benjamin: À ce propos, j'espère que le ministre consentira à comparaître de nouveau devant ce comité un autre soir. Il n'aura même pas à nous acheter des sandwiches pas frais.

Le président: On l'a déjà attaqué à ce sujet la dernière fois.

M. Benjamin: On pourrait en parler des heures. Puis-je demander au ministre de noter ma prochaine question car je voudrais que la CCT l'examine. L'industrie de la potasse traverse une crise et le Canadian National a ramené son tarif de \$44 la tonne à \$26 la tonne et ce prix doit être abusivement bas car le transport se fait sur une ligne qui n'a jamais transporté de la potasse auparavant, ce qui aura pour conséquence de ruiner une société de camionnage qui employait 115 personnes. D'un autre côté, l'industrie du broyage du colza en Saskatchewan, en Alberta et au Manitoba traverse également une crise et le CN a augmenté son tarif de 40 p. 100. Il s'agit d'un côté d'une pratique abusive qui pèse sur une industrie en difficulté et d'une pratique abusive qui pèse sur un concurrent, de l'autre, le CN facture un maximum alors que l'industrie en question éprouve des difficultés. Donc vous me faites rire avec votre liberté de fixer les prix.

M. Pepin: Ce n'est absolument pas contradictoire. Dans un cas, le CN a peut-être trop facturé dans le passé. Dans l'autre cas, en ce qui concerne l'huile de colza, le CN a été obligé d'augmenter son tarif en raison de la règle 27b, si mes

[Texte]

27b, if my memory serves me well, which says that they cannot charge less than the variable costs.

• 1805

[Traduction]

souvenirs sont exacts, qui stipule que le CN ne peut pas facturer l'industrie à un prix inférieur aux coûts variable

Mr. Benjamin: The long-term variable costs.

Mr. Pepin: I do not know if it is long term.

Mr. Benjamin: It is long term. If you made it short-term variable costs . . .

Mr. Pepin: Was it always long term? Yes.

Mr. Benjamin: Yes, and that is where the railroads lost.

Mr. Pepin: There is not a necessary contradiction between the two situations, that is what I am saying.

Mr. Benjamin: Very strange.

The Chairman: All right, since it is now 6.05 p.m. I would like to thank the witnesses, particularly the Minister, but also Mr. Kroeger, Mr. Sinclair, Mr. Mulder, Mr. Allan and Mr. Armstrong, for attending today. This concludes our hearings on Supplementary Estimates (B) and I thank the members of the committee.

Mr. Pepin: We thank the committee for its usual kindness.

Mr. Turner: Mr. Chairman, I would like to suggest that we all throw in 10 bucks and take minister out for dinner and then we will give him hell out there. Is that all right, sir?

The Chairman: The meeting is adjourned to the call of the Chair.

M. Benjamin: Les coûts variables à long terme.

M. Pepin: Je ne sais pas s'ils sont à long terme.

M. Benjamin: Ils le sont. Si vous les avez à court terme . . .

M. Pepin: Ils ont toujours été à long terme? Oui.

M. Benjamin: C'est sous ce rapport que les chemins de fer ont subi des pertes.

M. Pepin: Les deux situations ne sont pas nécessairement contradictoires.

M. Benjamin: C'est quand même étrange.

Le président: Il est 18h05. Je tiens à remercier les témoins, en particulier le ministre, M. Kroeger, M. Sinclair, M. Mulder, M. Allan et M. Armstrong. Nous en avons maintenant terminé avec notre étude des prévisions supplémentaires (B). Je remercie les membres du comité de leur coopération.

M. Pepin: Nous tenons également à remercier le comité de son attitude bienveillante.

M. Turner: Je propose que nous fournissions tous \$10 et que nous invitions le ministre à dîner. Nous pourrions ainsi lui dire notre façon de penser.

Le président: La séance est levée.

APPENDIX ' 'TRPT-34' '

Transport
Canada

Administrator

Marine

December 2, 1982

Mr. Maurice A. Dionne,
Chairman,
Standing Committee on Transport,
House of Commons,
Room 261, West Block,
Ottawa, Ontario.
K1A 0A7

Dear Mr. Dionne:

During the November 25, 1982 meeting of the Standing Committee on Transport, Mr. Jacques Auger, Acting Chairman of Ports Canada, agreed to forward the Committee information about the Ridley Island development.

Mr. Jack Ellis, M.P. had requested the following information regarding the Ridley Island development at the Port of Prince Rupert:

- status report on the construction of the grain terminal facilities including original and actual dates of construction and the reasons for the delay on each phase, costs to date and whether there will be cost overruns as a result of the delays;
- a similar status report for the coal terminal facilities.

Attached please find the information which we have been able to gather to date. Should there be any further inquiries, I would be pleased to answer them.

Yours truly,

A.W. Allan
Administrator - Marine

Place de Ville
Ottawa
K1A 0N7

RIDLEY ISLAND COAL TERMINAL

(\$ 000'S, Year of Disbursement)

COMPONENT	COMPLETION DATE	APPROVED COST (000'S \$)	REVISED COMPLETION DATE	ESTIMATED FINAL COST (000'S \$) as of July/82	REASON FOR COST DIFFERENCE
			<u>R.T.I.</u>		
SITE SERVICES	OCT. 25/83	14,916	OCT. 25/83	19,657	—Original based on Class D estimate —Added environmental systems —Additional rail-loop excavation
DUMPING	OCT. 25/83	23,287	SEPT. 1/83	31,041	—Thaw shed and related equipment not foreseen
STOCKPILING & RECLAIMING	SEPT. 11/83	40,126	OCT. 15/83	32,823	—Reduced due to fixed-price contracts being obtained
SHIPLOADING	DEC. 12/83	65,087	NOV. 15/83	66,079	—Dredging and marine structure costs up sharply, offset by reduced scope
SAMPLING	DEC. 15/83	5,174	DEC. 15/83	5,126	—Reduced cost due to design change
ELECTRICAL	OCT. 30/83	10,441	OCT. 30/83	12,815	—Increased horsepower
START-UP INVENTORY	JAN. 1/84	—	JAN. 1/84	2,000	—Spare parts inventory not included in original program
ENGINEERING INDIRECT COST	JAN. 1/84	13,083	JAN. 1/84	17,952 3,527	—Higher engineering and management fees; unforeseen R.T.I. cost
CAPITALIZED OWNERS COSTS	—	3,802	—	9,292	—R.T.I. pre-operating and administrative costs not included in Swan Wooster's original estimate
CONTINGENCY	—	20,350	—	19,857	—Decrease due to fixed-price contracts being obtained for certain works
TOTAL		196,266		220,169	

RIDLEY ISLAND COAL TERMINALNATIONAL HARBOURS BOARD

	ORIGINAL COMPLETION DATE	ORIGINAL COST	REVISED COMPLETION DATE	ESTIMATED FINAL COST	REASON FOR COST DIFFERENCE
Site Clearing	May 1982	\$ 399,500	May 1982	\$ 476,000	Increase in area to be cleared
Haul Road	May 1982	\$ 2,210,000	April 1982	\$ 2,472,037	More rock excavation required than was anticipated
Site Grading	July 1983	\$42,799,000	July 1983	\$42,502,000	
Water Supply	June 1983	\$ 300,000	June 1983	—	Installation will be covered in grain terminal contract #2

RIDLEY ISLAND GRAIN TERMINALNATIONAL HARBOURS BOARD

	ORIGINAL COMPLETION DATE	ORIGINAL COST	REVISED COMPLETION DATE	ESTIMATED FINAL COST	REASON FOR COST DIFFERENCE
Site Clearing	Jan. 1981	\$ 795,678	May 1981	\$ 809,782	Increase in area to be cleared
Site Grading	Dec. 1981	\$22,972,318	Feb. 1983	\$25,088,000	Site problems encountered during construction
Water Supply #1	June 1983	\$ 1,213,570	Feb. 1983	\$ 1,213,570	
Water Supply #2	June 1983	\$ 2,600,000	June 1983	\$ 2,600,000	—
Power Supply	July 1982	\$ 1,500,000	June 1983	\$ 1,500,000	PRG's need for power was deferred
Natural Gas	July 1983	\$ 700,000	Feb. 1983	\$ 613,000	—
Telephone	Nov. 1982	\$ 478,221	Nov. 1982	\$ 478,221	—
Trackage Installation	Nov. 1983	\$ 242,679	July 1983	\$ 242,679	—

APPENDICE «TRPT-34»

Transports
Canada

Administrateur

Marine

1e 2 décembre 1982

M. Maurice A. Dionne
Président du Comité permanent des transports
Chambre des communes
Pièce 261, Édifice de l'ouest
Ottawa (Ontario)
K1A 0A7

Monsieur,

Lors de l'assemblée du Comité permanent des transports en date du 25 novembre 1982, M. Jacques Auger, président par intérim, Ports Canada, a convenu de faire parvenir au Comité des renseignements sur l'état de la situation du terminal de Ridley Island.

Monsieur le député Jack Ellis a demandé les renseignements suivants concernant l'état de la situation du terminal de Ridley Island, au port de Prince Rupert:

- Un rapport de la situation sur la construction du terminal à grains, y compris les dates d'échéance originales et actuelles, les raisons des délais à chaque étape de la construction, les coûts à ce jour et si, suite à ces délais, les coûts dépasseront les budgets.
- Un rapport similaire pour le terminal à charbon.

Vous trouverez ci-inclus les renseignements que nous avons recueillis jusqu'à maintenant. C'est avec plaisir que je répondrai à toute autre demande de renseignements qui me sera adressée.

Veuillez agréer, Monsieur, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

L'administrateur,

A.W. Allan

Place de Ville
Ottawa
K1A 0N7

CONSEIL DES PORTS NATIONAUX
TERMINUS À CHARBON—ÎLE RIDLEY

			R.T.I.		
	FIN DES TRAVAUX ORIGINALE	COÛT ORIGINAL	FIN DES TRAVAUX RÉVISÉE	COÛT FINAL ESTIMÉ	JUSTIFICATION POUR LA DIFFÉRENCE DE COÛT
Services	Oct. 25/83	\$22,157	Oct. 25/83	\$22,157	
Déchargement (wagons)	Oct. 25/83	\$33,582	Sept. 1/83	\$33,583	Modification de conception
Stockage	Sept. 11/83	\$35,231	Oct. 15/83	\$35,231	
Chargement (navires)	Déc. 12/83	\$78,638	Nov. 15/83	\$78,645	Modification de conception
Électricité	Oct. 30/83	\$14,778	Oct. 30/83	\$14,778	

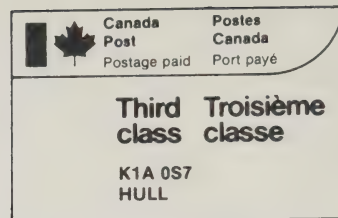
CONSEIL DES PORTS NATIONAUX
TERMINUS À CHARBON—ÎLE RIDLEY

	FIN DES TRAVAUX ORIGINALE	COÛT ORIGINAL	FIN DES TRAVAUX RÉVISÉE	COÛT FINAL ESTIMÉ	JUSTIFICATION POUR LA DIFFÉRENCE DE COÛT
Déboisement	Mai 1982	\$ 399,500	Mai 1982	\$ 476,000	Augmentation de la superficie déboisée
Route d'accès	Mai 1982	\$ 2,210,000	Avril 1982	\$ 2,472,037	Supplément d'excavation
Terrassement	Juil. 1983	\$42,799,000	Juil. 1983	\$42,502,000	
Aqueduc	Juin 1983	\$ 300,000	Juin 1983	—	Inclus dans le contrat n° 2 de construction d'aqueduc du terminus à grain

CONSEIL DES PORTS NATIONAUX
TERMINUS À GRAIN — ÎLE RIDLEY

	FIN DES TRAVAUX ORIGINALE	COÛT ORIGINAL	FIN DES TRAVAUX RÉVISÉE	COÛT FINAL ESTIMÉ au mois de juillet/82	JUSTIFICATION POUR LA DIFFÉRENCE DE COÛT
Déboisement	Jan. 1981	\$ 795,678	Mai 1981	\$ 809,782	Augmentation de la superficie déboisée
				\$25,088,000	Problèmes de site encourus lors de la construc- tion
Terrassement	Déc. 1981	\$22,972,318	Fév. 1983		
Aqueduc #1	Juin 1983	\$ 1,213,570	Fév. 1983	\$ 1,213,570	—
Aqueduc #2	Juin 1983	\$ 2,600,000	Juin 1983	\$ 2,600,000	—
Electricité	Juil. 1982	\$ 1,500,000	Juin 1983	\$ 1,500,000	Besoins énergétiques de PRG furent différés
Gaz naturel	Juil. 1983	\$ 700,000	Fév. 1983	\$ 613,000	—
Téléphone	Nov. 1982	\$ 478,221	Nov. 1982	\$ 478,221	—
Voies ferrées	Nov. 1983	\$ 242,679	Juil. 1983	\$ 242,679	—

N.B.: Alors que la fin du terrassement est retardée par rapport au calendrier initial, la conclusion du projet demeure prévue pour 1984 avec réception du grain vers la fin de l'année.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Printing Office,
Supply and Services Canada,
45 Sacré-Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Imprimerie du gouvernement canadien,
Approvisionnement et Services Canada,
45, boulevard Sacré-Coeur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

WITNESSES—TÉMOINS

From the Canadian Transport Commission:

Mr. M.D. Armstrong, Chairman, Air Transport Committee.

From the Department of Transport:

Mr. Nick Mulder, Administrator, Canadian Surface Transportation Administration;

Mr. Gordon Sinclair, Administrator, Canadian Air Transportation Administration;

Mr. Alastair Allan, Administrator, Canadian Marine Transportation Administration.

De la Commission canadienne des Transports:

M. M.D. Armstrong, président, Comité des transports aériens.

Du ministère des Transports:

M. Nick Mulder, administrateur, Administration canadienne des transports de surface;

M. Gordon Sinclair, administrateur, Administration canadienne des transports aériens;

M. Alastair Allan, administrateur, Administration canadienne du transport maritime.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 87

Thursday, February 17, 1983

Chairman: Mr. Maurice A. Dionne

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 87

Le jeudi 17 février 1983

Président: M. Maurice A. Dionne

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on*

Transport

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des*

Transports

RESPECTING:

Organization meeting in relation to Standing Orders
69(2) and (4)(a)

CONCERNANT:

Séance d'organisation relative aux dispositions 69(2) et
(4)a) du RèglementFirst Session of the
Thirty-second Parliament, 1980-81-82-83Première session de la
trente-deuxième législature, 1980-1981-1982-1983

STANDING COMMITTEE ON
TRANSPORT

Chairman: Maurice A. Dionne

Vice-Chairman: Robert Bockstael

MEMBERS/MEMBRES

Les Benjamin
John Campbell (*LaSalle*)
Pierre Deniger
Jesse P. Flis
Michael Forrestall
Hon. Don Mazankowski
J. Patrick Nowlan
Charles Turner

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Maurice A. Dionne

Vice-président: Robert Bockstael

ALTERNATES/SUBSTITUTS

Chuck Cook
Léopold Corriveau
Jack Ellis
Pierre Gimaïel
Maurice Harquail
Lyle S. Kristiansen
Gérald Laniel
Bill McKnight
Paul McRae
Keith Penner

(Quorum 6)

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee



ORDER OF REFERENCE

Monday, February 14, 1983

ORDERED,—That the following Members do compose the Standing Committee on Transport:

Members	Alternates
Messrs.	Messrs.
Benjamin	Cook
Bockstael	Corriveau
Campbell (<i>Lasalle</i>)	Ellis
Deniger	Gimaïel
Dionne (<i>Northunberland</i> — <i>Miramichi</i>)	Harquail
Flis	Kristiansen
Forrestall	Laniel
Mazankowski	McKnight
Nowlan	McRae
Turner	Penner

ATTEST

ORDRE DE RENVOI

Le lundi 14 février 1983

IL EST ORDONNÉ,—Que le Comité permanent des transports soit composé des députés dont les noms suivent:

Membres	Substituts
Messieurs	Messieurs
Benjamin	Cook
Bockstael	Corriveau
Campbell (<i>Lasalle</i>)	Ellis
Deniger	Gimaïel
Dionne (<i>Northunberland</i> — <i>Miramichi</i>)	Harquail
Flis	Kristiansen
Forrestall	Laniel
Mazankowski	McKnight
Nowlan	McRae
Turner	Penner

*ATTESTÉ**Le Greffier de la Chambre des communes*

C.B. KOESTER

The Clerk of the House of Commons

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, FEBRUARY 17, 1983

(130)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 3:22 o'clock p.m. this day for the purpose of organization in relation to Standing Orders 69(2) and (4)(a).

Members of the Committee present: Messrs. Benjamin, Bockstael, Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Flis, Forrestall, Mazankowski, Nowlan and Turner.

Alternates present: Messrs. Corriveau, Ellis, Gimaïel, Harquail and McRae.

The Clerk of the Committee presided over the election of the Chairman.

Mr. Bockstael moved, seconded by Mr. Mazankowski,—That Mr. Dionne (*Northumberland—Miramichi*) do take the Chair of this Committee as Chairman.

The question being put on the motion, it was agreed to.

The Chairman took the Chair.

On motion of Mr. Turner, seconded by Mr. Nowlan, Mr. Bockstael was elected Vice-Chairman of the Committee.

On motion of Mr. Bockstael, seconded by Mr. Mazankowski, it was agreed,—That the Sub-committee on Agenda and Procedure be composed of four (4) members, namely, the Chairman, the Parliamentary Secretary, the critic for the Progressive Conservative Party, the critic for the New Democratic Party or designated alternates and that the Chairman, in case of a tie Vote, will have a second casting Vote.

On motion of Mr. Mazankowski, seconded by Mr. Turner, it was agreed,—That the Chairman be authorized to hold meetings to receive and authorize the printing of evidence provided that there are representatives from the Government Party and the Official Opposition Party.

The Chairman made a statement on the new Provisional Standing Orders relating to the Standing Committee.

At 4:22 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 17 FÉVRIER 1983

(130)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports tient aujourd'hui, à 15h22, sa séance d'organisation relative aux dispositions 69(2) et (4)a) du Règlement.

Membres du Comité présents: MM. Benjamin, Bockstael, Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Flis, Forrestall, Mazankowski, Nowlan et Turner.

Membres remplaçants: MM. Corriveau, Ellis, Gimaïel, Harquail et McRae.

Le greffier du Comité préside l'élection du président.

M. Bockstael propose, appuyé par M. Mazankowski,—Que M. Dionne (*Northumberland—Miramichi*) soit nommé président du Comité.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le président prend place au fauteuil.

Sur motion de M. Turner, appuyée par M. Nowlan, M. Bockstael est élu président du Comité.

Sur motion de M. Bockstael, appuyée par M. Mazankowski, il est convenu,—Que le Sous-comité du programme et de la procédure soit formé de quatre (4) membres, soit le président, le secrétaire parlementaire, le critique du Parti progressiste-conservateur, le critique du Nouveau Parti démocratique ou des représentants assignés et que le président, en cas d'égalité des voix, aura droit à un deuxième vote prépondérant.

Sur motion de M. Mazankowski, appuyée par M. Turner, il est convenu,—Que le président soit autorisé à tenir des séances, à recevoir des témoignages et à en autoriser l'impression pourvu que des représentants du parti gouvernemental et du parti de l'Opposition officielle soient présents.

Le président fait une déclaration sur les nouvelles dispositions du Règlement relatives au Comité permanent.

A 16h22, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

[Texte]

Thursday, February 17, 1983

• 1523

The Clerk of the Committee: Hon. members, I see a quorum. Pursuant to Standing Orders 69(2) and 69(4)(a), your first order of business is to elect a chairman of this committee. I am ready to receive motions to that effect.

Mr. Bockstael: I nominate Maurice Dionne.

Mr. Mazankowski: I will second the motion.

The Clerk: Are there any other motions? It has been moved by Mr. Bockstael, seconded by Mr. Mazankowski, that Mr. Dionne, member for Northumberland... Miramichi do take the Chair of this committee as chairman.

Motion agreed to.

The Clerk: Having been duly elected chairman, I invite Mr. Dionne to take the Chair.

The Chairman: Obviously, the first thing I want to do is thank members of the committee for re-electing me as chairman. I have a fairly long speech to make, which I will make a little bit later, but I do want to advise all members now that I will attempt to conduct the business of this committee in the manner in which I did in the past. I hope that does not scare anybody away. Again, thank you.

The first order of business for this committee is to elect a vice-chairman. I invite nominations for vice-chairman.

M. Corriveau: Alors, je propose que M. Bockstael soit élu à la vice-présidence. J'espère que vous n'exigerez pas une motion écrite à cet égard.

Le président: Nous avons un problème, parce que M. Corriveau est un membre substitut et non un membre permanent du Comité.

My clerk has advised me that alternates cannot move motions unless they have been made members of the committee. Sorry, Mr. Corriveau.

Mr. Turner: Mr. Chairman, I move the nomination of Mr. Bockstael as vice-chairman of the committee.

Mr. Nowlan: I second it.

The Chairman: Moved by Mr. Turner, seconded by Mr. Nowlan, that Mr. Bockstael be vice-chairman of the committee. Are there further nominations?

There being no further nominations, I declare Mr. Bockstael elected vice-chairman. I congratulate you, Mr. Bockstael, and we will keep you busy. Do you wish to make a short statement, Mr. Bockstael?

Mr. Bockstael: I want to thank the members for entrusting me with that responsibility. I appreciate their support. Thank you very much.

The Chairman: Our next order of business is the appointment of a subcommittee on agenda and procedure for the

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

[Traduction]

Le jeudi 17 février 1983

Le Greffier du Comité: Honorables députés, il y a quorum. En conformité des articles 69(2) et 69(4)a) du Règlement, l'élection d'un président est le premier sujet à l'ordre du jour. Je suis prête à recevoir les motions à cet effet.

M. Bockstael: Je propose la nomination de Maurice Dionne.

M. Mazankowski: J'appuie la motion.

Le Greffier: Y a-t-il d'autres motions? Il est proposé par M. Bockstael, appuyé par M. Mazankowski, que M. Dionne, député de Northumberland—Miramichi prenne le fauteuil du Comité en qualité de président.

La motion est adoptée.

Le Greffier: Ayant été dûment élu président du Comité, j'invite M. Dionne à prendre le fauteuil.

Le président: Il est évident que tout d'abord je veux remercier les membres du Comité de m'avoir réélu. J'aurai un peu plus tard une déclaration assez longue à vous faire mais je veux tout d'abord vous dire que j'essaierai de conduire les travaux de ce Comité de la même manière qu'auparavant. J'espère que cela ne fera fuir personne. Je vous remercie encore une fois.

Il nous faut maintenant procéder à l'élection d'un vice-président. Je suis prêt à recevoir des motions à cet effet.

Mr. Corriveau: I move that Mr. Bockstael be elected Vice-Chairman of the committee. I hope that you will not demand a written motion to that effect.

The Chairman: We have a problem for Mr. Corriveau as he is an alternate member and not a permanent member of the committee.

Le greffier m'informe que les substituts ne peuvent proposer de motions s'ils n'ont été nommés membres permanents du Comité. Je m'excuse, monsieur Corriveau.

M. Turner: Monsieur le président, je propose que M. Boackstael soit élu vice-président de ce Comité.

M. Nowlan: J'appuie la motion.

Le président: Il est proposé par M. Turner, appuyé par M. Nowlan, que M. Boackstael soit élu vice-président du Comité. Y a-t-il d'autres propositions?

Dans ce cas, je déclare M. Boackstael vice-président du Comité. Mes félicitations, monsieur Boackstael. Nous vous ferons travailler. Voulez-vous faire une petite déclaration, monsieur Boackstael?

M. Bockstael: Je souhaite remercier les membres de leur confiance. Je les remercie de leur appui. Merci beaucoup.

Le président: Nous devons maintenant procéder à la constitution d'un Sous-comité du programme et de la procé-

[Text]

committee. During our previous incarnation we had a subcommittee of seven, I think. The subcommittee consisted of seven members: the chairman; three members representing the government party; two members representing the Official Opposition party; and one member representing the New Democratic Party.

Mr. Ellis: With all due respect, Mr. Chairman, if we do that, we might better have the whole crew.

The Chairman: I agree. If I may make a suggestion, I have discussed this with the official critics to determine some ground rules, so to speak, and I have discussed the possibility of a steering committee consisting of four members. The discussion centered around those four being the chairman, the parliamentary secretary, and the official critics.

Mr. Nowlan: What would happen if there was a tie vote, which there rarely is in the steering committee? Then the chairman could vote twice.

The Chairman: That was suggested, Mr. Nowlan, as well as that if the chairman were absent the vice-chairman would sit in in his stead.

Mr. Benjamin: Can an alternate sit in when the critic is away?

The Chairman: Yes.

Mr. Bockstael: Do you not need that in the form of a formal motion, Mr. Chairman?

The Chairman: It should be in the form of a formal motion. Would you put that in the form of a motion? Seconded by Mr. Mazankowski.

Mr. Bockstael: I will put that motion forward. I move that the steering committee be made up of four members: the chairman; the parliamentary secretary; the two official critics, or their designates, and that the chairman has a second vote in case of a tie, and also that the vice-chairman will substitute in the chairman's absence.

Motion agreed to.

The Chairman: Thank you.

We now need a motion that the chairman be authorized to hold meetings to receive and authorize the printing of evidence, provided that there are representatives from both the government party and the Official Opposition party.

That was the way we functioned in the past. Is there any discussion on that type of motion before somebody moves it?

Mr. Benjamin: To authorize the hearing of evidence?

The Chairman: Yes.

Mr. Nowlan: As long as there are two sides, the government and one of the opposition parties.

Mr. Benjamin: Yes, and we do not need a quorum to hear evidence.

The Chairman: No, we do not need a quorum.

Mr. Nowlan: What is the quorum?

[Translation]

dure. Précédemment, ce Sous-comité était composé de sept membres, si je ne m'abuse. Il y avait le président, trois députés représentant le parti au pouvoir, deux députés représentant l'Opposition officielle et un député représentant le Parti néo-démocrate.

M. Ellis: Sauf votre respect, monsieur le président, dans ce cas, nous ferions tout aussi bien d'y nommer tout le monde.

Le président: Je suis d'accord. Pourrais-je faire une suggestion? Dans le but de déterminer quelques règles de base, pour ainsi dire, j'ai discuté avec les critiques officiels de la possibilité d'un comité directeur composé de quatre membres. Il s'agirait du président, du secrétaire parlementaire et des critiques officiels.

M. Nowlan: Qu'arriverait-il en cas de vote nul ce qui est rare en comité directeur? Le président disposerait-il d'un double vote?

Le président: C'est ce qui a été proposé, monsieur Nowlan, ainsi que le remplacement du président par le vice-président en cas d'absence.

M. Benjamin: Un substitut peut-il remplacer le critique officiel en cas d'absence?

Le président: Oui.

M. Bockstael: Vous faut-il une motion officielle, monsieur le président?

Le président: Oui. Voudriez-vous la faire? Appuyé par M. Mazankowski.

M. Bockstael: Je propose que le comité directeur soit composé de quatre membres: le président; le secrétaire parlementaire; les deux critiques officiels ou leurs substituts, et que le président en cas de vote nul dispose d'une deuxième voix et que le vice-président remplace le président en son absence.

La motion est adoptée.

Le président: Merci.

Il nous faut maintenant une motion autorisant le président à tenir des audiences, à recevoir et à autoriser l'impression de témoignages, à condition qu'il y ait à la fois des représentants du gouvernement et de l'Opposition officielle.

C'est ainsi que nous fonctionnions auparavant. Y a-t-il des questions avant qu'une telle motion ne soit proposée?

M. Benjamin: Une motion autorisant l'audition de témoignages?

Le président: Oui.

M. Nowlan: À condition qu'il y ait des représentants du gouvernement et d'un des partis de l'Opposition.

M. Benjamin: Oui, et nous n'avons pas besoin de quorum pour entendre les témoignages.

Le président: Non, nous n'en avons pas besoin.

M. Nowlan: Quel est le quorum?

[Texte]

The Chairman: The quorum would be six, I understand.

Mr. Benjamin: But to hear evidence you do not need a quorum.

The Chairman: No.

Mr. Turner: As long as there is one opposition member here.

The Chairman: Previously we had it as the Official Opposition.

An hon. Member: I understand that is the way it has to be.

The Chairman: Would somebody move that motion?

Mr. Mazankowski: I so move.

The Chairman: Moved by Mr. Mazankowski, seconded by Mr. Turner, that the chairman be authorized to hold meetings to receive and authorize the printing of evidence, provided that there are representatives from both the government party and the Official Opposition party.

Motion agreed to.

The Chairman: Thank you. This is the same motion, as I said, that was adopted two years ago. I hope to call a meeting of the subcommittee on agenda and procedure in the near future.

• 1530

Now I have a statement, unless members have other business to raise. Mr. Nowlan.

Mr. Nowlan: Just in view of the fact that we are playing around with these new rules—and I do not know if this is being done in every other committee, and I do not think it would perhaps be a problem here in this committee since we have always had a good history of working together—where it is necessary to have 24-hours' notice to make an official change in alternates, I just wonder if there should not be a motion, or whether we have it as a rule of thumb or leave it for the steering committee to put in semi-stone that in effect there is no meeting unless there is a 48-hour notice.

We have these new rules now, and it is not going to be as easy to change bodies around; you need 24-hours' notice. But if you need 24-hours' notice then you have to have at least 48-hours' notice to know of a meeting to make your change to comply with the 24-hour notice. I do not know if we have to get that technical, but that is going to be a problem which might confront us where it never used to confront us before because we used to be able to shift with a phone call.

The Chairman: May I then suggest, Mr. Nowlan, that we take this matter up at the first subcommittee meeting and bring back recommendations to the committee and then let the committee either adopt those recommendations or change them.

Mr. Nowlan: Then I want to thank you in that light, Mr. Chairman. It may not be a real problem. Even this meeting there were consultations more than 48 hours before as to the tentative time of 3.15 p.m. today, which did help us perhaps

[Traduction]

Le président: Sauf erreur, le quorum est de six.

M. Benjamin: Mais pour entendre les témoignages il n'est pas besoin de quorum.

Le président: Non.

M. Turner: À condition qu'il y ait un représentant de l'Opposition.

Le président: Auparavant, il s'agissait de l'Opposition officielle.

Une voix: Je crois que nous n'avons pas le choix.

Le président: Quelqu'un voudra-t-il proposer cette motion?

M. Mazankowski: Je la propose.

Le président: Il est proposé par M. Mazankowski, appuyé par M. Turner, que le président soit autorisé à tenir des séances, à recevoir des témoignages et à en autoriser l'impression, à condition que des représentants du Gouvernement et de l'Opposition officielle soient présents.

La motion est adoptée.

Le président: Je vous remercie. Comme je l'ai déjà dit, c'est la même motion que celle adoptée il y a deux ans. J'espère pouvoir convoquer une réunion du sous-comité du programme et de la procédure dans un proche avenir.

J'ai maintenant une déclaration à vous faire à moins que vous n'ayez d'autres questions à poser. Monsieur Nowlan.

M. Nowlan: Compte tenu de l'application de ces nouveaux règlements—je ne sais s'il en va de même pour tous les autres comités, et je ne pense pas que cela posera de problèmes dans notre comité puisque l'harmonie y règne depuis toujours—qui requiert un préavis de 24 heures pour tout remplacement officiel de membres, je me demande si nous ne devrions pas proposer sous forme de motion ou, de manière plus ou moins officieuse, ou encore sous forme d'une décision du comité directeur qu'il n'y ait pas de réunion sans préavis de 48 heures.

Nous avons maintenant ces nouveaux règlements et il ne sera plus aussi facile de procéder à des remplacements ce préavis de 24 heures étant obligatoire. S'il faut un préavis de 24 heures, il faut au moins un préavis de 48 heures pour les réunions pour que ces remplacements respectent ce préavis de 24 heures. Je ne sais s'il nous faut être aussi précis, mais cela va nous poser un problème tout à fait nouveau car auparavant un simple coup de téléphone nous permettait de nous faire remplacer.

Le président: Pourrais-je proposer, monsieur Nowlan, que cette question soit inscrite à l'Ordre du jour de la première réunion du comité directeur et que ces recommandations soient soumises à l'approbation du comité plénier.

M. Nowlan: Je vous remercie de cette proposition, monsieur le président. Cela ne sera peut-être pas un vrai problème. Pour cette réunion d'aujourd'hui, il y a eu des consultations plus de 48 heures avant l'heure prévue de 15h15 ce qui nous a

[Text]

talk about some of our problems. I think as long as that can continue we will be able to keep the healthy, constructive spirit we usually have around here. That is why you are back as chairman.

The Chairman: It seems to me that the more things we can agree on, the better the committee is going to function. To me, there does not seem to be much point in trying to hold committee meetings if there is going to be violent disagreement over the timing of a meeting or if we arrange meetings so that members cannot be present. So I think we can work that out.

Mr. Turner, followed by Mr. Bockstael.

Mr. Turner: Mr. Chairman and fellow members, I would like to suggest that the steering committee give you an agenda for at least two or three months. The longer the better. Then we can send this over to the Committees Branch and then make the necessary changes ahead of time so that nobody is caught off guard, and if you co-operate with us we will have no problems.

The Chairman: I think that too is a very worthwhile suggestion. We would have to prepare that agenda, it seems to me, subject to change with the required 48-hours' notice that Mr. Nowlan talked about. The longer ahead we can plan our work, the more effectively we are going to be able to work. Again, I think that is a very valuable suggestion and the subcommittee will certainly consider it and report back to the full committee.

Mr. Bockstael.

Mr. Bockstael: Mr. Chairman, I am not disagreeing with Mr. Nowlan about leaving it to the steering committee but, for your information, at one of the other standing committees they adopted the 48-hour notice for a meeting except where all-party agreement to waive that rule takes place. It seemed to solve the problem right there.

The Chairman: I think it would be taken for granted that if all parties agreed, we could call a meeting.

If there is no further business from other members, I wanted to make a statement on the new look of the committee. Before I start my formal statement, might I just bring members up to date on the configuration of this room. As you know, we decided some time ago to seek new furnishings and equipment for this room. I would like to advise members that this request has been approved by the management committee of the House of Commons. The orders have been placed and by next month, hopefully, we will have new furnishings and a new electronic system, which I hope will be more comfortable and more efficient. We are the guinea pigs, so to speak, in the re-equipping of committee rooms. They are ordering the equipment for one room only, so we will be testing it and making suggestions on changes before other committee rooms are so equipped.

At this meeting, under the new provisional Standing Orders, I would like to thank the members of the committee for the

[Translation]

certainement permis de discuter de certains de nos problèmes. Tant que cela continuera, je pense que nous pourrions maintenir l'esprit sain et constructif qui règne généralement ici. C'est la raison pour laquelle vous êtes de nouveau président.

Le président: Il me semble que plus nous pourrions nous mettre d'accord sur le plus grand nombre de choses, mieux notre comité fonctionnera. Personnellement, il me semble assez inutile d'essayer de tenir des réunions s'il y a désaccord profond sur l'horaire de ces réunions ou si nous convoquons des réunions quand les membres ne peuvent être présents. Nous devons donc pouvoir nous mettre d'accord.

M. Turner, suivi de M. Bockstael.

M. Turner: Monsieur le président, chers collègues, je proposerais que le comité directeur arrête un programme pour au moins deux ou trois mois. Plus il sera long mieux ce sera. Nous pourrions alors l'envoyer à la Direction des comités et apporter les modifications nécessaires suffisamment longtemps à l'avance afin que personne ne soit pris par surprise, et si vous collaborez avec nous nous n'aurons pas de problèmes.

Le président: Je crois que c'est également une excellente suggestion. Nous préparerons ce programme, me semble-t-il, sujet à modifications sous réserve de ce préavis de 48 heures suggéré par M. Nowlan. Plus notre travail sera planifié à l'avance, plus nous serons efficaces. Une fois de plus, je pense que c'est une excellente suggestion que le sous-comité étudiera avant de vous faire part de ses conclusions.

Monsieur Bockstael.

M. Bockstael: Monsieur le président, je suis d'accord avec M. Nowlan pour en laisser la décision au comité directeur mais, j'aimerais vous informer qu'un des autres comités permanent a adopté ce préavis de 48 heures pour les réunions sauf en cas de décision unanime du comité plénier. Cela réglait, semblait-il, le problème.

Le président: Il me semble pratiquement évident que si tous les partis sont d'accord, nous pourrions convoquer une réunion.

S'il n'y a pas d'autres questions, j'aimerais vous faire une déclaration au sujet des innovations. Avant de ce faire, pourrais-je simplement vous indiquer les derniers développements quant à la configuration de cette salle. Comme vous le savez, nous avons décidé il y a quelque temps de demander un nouvel ameublement et un nouvel équipement pour cette salle. J'aimerais vous signaler que cette demande a été approuvée par le comité de gestion de la Chambre des communes. Les commandes ont été faites et d'ici le mois prochain, nous l'espérons, nous aurons un nouvel ameublement, un nouveau système électronique, qui, je l'espère, seront plus commodes et plus efficaces. En quelque sorte, nous sommes les cochons d'Inde du rééquipement des salles de comités. Cet équipement n'a été commandé que pour une seule salle, nous aurons donc pour tâche de l'essayer et de faire des propositions de changements avant que les autres salles de comités ne soient équipées de la même manière.

A l'occasion de cette réunion régie par le nouveau règlement provisoire, je tiens à remercier les membres du comité de

[Texte]

honour they have done me and to take a few minutes to note some of the changes we as committee members will be encountering in the coming months. I am making this statement because I may have to make rulings along the way and I want members to understand my understanding of the rules.

Before I begin, I should perhaps allude to one thing which you might have expected to see, an organization meeting. The committee has been altered by the application of the new rules and by the new membership list drawn up by the Striking Committee, but this has affected only our decisions relating to membership: in other matters, this is a continuation of our committee as it has existed throughout the session.

Therefore, although the committee must review its selection of officers, the makeup of its steering committee and the conditions it wishes to attach to the authorization of the chairman to hold meetings without a quorum to hear evidence, its other rules can continue in force until the end of the session. The committee may be relieved that there is some continuity left when we have examined the changes which I now propose to mention.

The committee is smaller: there are 10 members, comprising 6 Liberals, 3 Progressive Conservatives and 1 NDP. There are 10 alternates, distributed among the parties in the same proportion, who can participate in meetings as voting members whenever the full complement of regular members from their own party is not present. Of course, they would always have the opportunity to participate in debate and the questioning of witnesses, and I hope they will attend meetings and interest themselves in the committee's work as much as the regular members will. They will receive all documentation distributed and all notices of meetings on the same basis as the members of the committee.

It should be re-emphasized that the system has not been set up so that a particular alternate is designated to replace one particular member if that member does not attend a meeting. Instead, for example, if there are two members missing from a party's roster at a given meeting, two of that party's alternates will function as full members at that meeting or until the members they are replacing arrive. In the latter case, the Chair intends to accord priority in speaking or questioning in the usual way, without distinguishing between members and alternates, so because of the late arrival of a member an alternate would not lose his opportunity to speak but only his right to vote, rather than his right to speak.

Now, that is what I am proposing. However, if the committee decides otherwise, we are still masters of our own fate and the Chair, of course, will follow the instructions of committee.

It is probable that there will sometimes be more alternates present at a meeting than there are gaps to fill in their party's representation. Deciding which of them would sit as full members might present difficulties. After discussion,

[Traduction]

l'honneur qu'ils m'ont accordé; je prendrai aussi quelques minutes pour exposer certains des changements que nous, en tant que membres du comité, constaterons au cours des mois à venir. Je vous fais cette déclaration car il se peut que j'aie à prendre des décisions et je veux que les membres comprennent mon interprétation de ce nouveau règlement.

Avant de commencer, je devrais peut-être parler d'une chose à laquelle vous vous attendez: une réunion d'organisation. Même si le Comité semble beaucoup modifié par les nouvelles règles et par sa nouvelle composition, celles-ci n'ont vraiment influencé que celles de nos dispositions qui relèvent du nombre et de la distribution des membres. Quant aux autres questions, on peut considérer que le Comité continue sans modification depuis le début de la session actuelle.

Ainsi, quoique le Comité doive reconsidérer la sélection de son exécutif, la composition de son comité directeur et des conditions qui se rattachent à la permission accordée au président de tenir des réunions sans quorum, toutes ses autres règles pourront se maintenir jusqu'à la fin de la session. Les membres seront peut-être contents de constater qu'il restera une certaine continuité lorsque je leur aurai détaillé tous les changements qui se feront.

Le Comité n'est pas nombreux: il compte dix membres, dont six libéraux, trois progressistes conservateurs et un membre du nouveau parti démocratique. Outre ces dix membres, il y a dix substituts qui se répartissent entre les partis selon ces mêmes proportions et qui peuvent assister aux réunions en tant que membre ayant droit de vote quand les membres réguliers de leur propre parti ne sont pas présents. Evidemment, ils sont toujours admis à participer aux délibérations et à interroger les témoins, et j'espère qu'ils assisteront aux réunions et porteront au travail du comité autant d'intérêt que le feront les membres réguliers. Ils recevront toute la documentation qui est distribuée ainsi que les avis de réunion, au même titre que les membres du Comité.

Il y a lieu de rappeler que le système n'a pas été mis au point pour qu'un membre substitut donné remplace un membre donné lorsque ce dernier ne se présente pas à une réunion; au lieu de cela, par exemple, si deux membres qui figurent sur la liste d'un parti sont absents à une réunion, deux des substituts de ce parti agiront en tant que membre régulier pendant la réunion, ou jusqu'à l'arrivée des membres qu'ils remplacent. Dans ce dernier cas, en matière d'interventions ou de questions, la présidence entend continuer d'accorder la priorité sur la règle habituelle, sans faire de distinction entre le statut des membres réguliers et celui des substituts, si bien qu'un substitut ne perdra pas, en raison de l'arrivée tardive d'un autre membre, l'occasion qui s'offre à lui de prendre la parole, mais renoncera seulement à son droit de vote.

C'est ce que je propose. Si le Comité en décide autrement, nous sommes toujours maîtres de notre propre destin et la présidence, bien entendu, respectera les instructions du Comité.

Il est probable qu'il y aura davantage de substituts à une réunion qu'il n'y a en réalité de vides à combler eu égard à la représentation des partis. Il sera peut-être difficile de décider lesquels d'entre eux devraient siéger en tant que membre à

[Text]

the Whips of all parties have agreed that this selection is a matter which must remain in the hands of the different parties. The representatives of the government and opposition Whips respectively, or in the case of the Progressive Conservatives, the chief party spokesman in the committee, will be expected to inform the committee clerk and the members concerned at the start of each meeting as to which alternates will be acting as full members at that meeting.

Thank God the chairman does not have to make those decisions.

The alternates system was introduced to offset problems which might otherwise be caused by another of the changes. It will be harder, under the new Standing Orders, to alter the membership of the committee.

In practice, the change means that if a member not on the committee as a member or alternate wishes to become a member or an alternate for a given meeting, his Whip's office will have to make sure that a formal notice of change is received by Committees Branch before closing time, 6.00 p.m., on the previous day. No doubt this will cause some difficulties, especially as first; but like the other changes we have discussed so far, it is intended to encourage us to develop a sense of continuity, almost of community, and that is especially important in connection with another change, the reference of annual reports to committees.

In the course of the year, as the annual reports of government departments and agencies are tabled in the House, all the standing committees will be receiving them as permanent orders of reference.

I have spent more time speaking about the new membership arrangements, because of the mass of detail involved, than I will spend on this innovation, but it may bring the greatest change in the functioning of this committee that has ever been made. For the first time in our political history, the committee will not be just a "creature of the House" but will have the power to initiate inquiries within its field of study provided only that they are relevant to an annual report which is before us. Moreover, the committee will be able to obtain a response from the government for those reports for which concurrence would not normally be moved, simply by including a request to that effect in the report concerned. There are, no doubt, other consequences to the rule changes that I have not addressed directly in this statement. Let me only say that I will attempt to deal with them as they arise in consultation with committee members and with other chairmen in a spirit of fairness and good sense.

[Translation]

part entière. Après consultation, les whips de tous les partis sont convenus que ce choix est nettement une question à déterminer par les divers partis politiques. Les représentants des whips du gouvernement et de l'Opposition ou, dans le cas des conservateurs, le porte-parole en chef du parti dans le Comité, informeront le greffier et les députés conservateurs au début de chaque réunion, de l'identité des substituts qui agiront comme membres à cette réunion.

Dieu merci, ce n'est pas au président à prendre ces décisions.

Le système des substituts a été adopté pour résoudre des problèmes qui pourraient, à défaut, résulter d'un des autres changements adoptés: il sera maintenant plus difficile, compte tenu du nouveau règlement, de modifier la composition du Comité.

Dans la pratique, le changement adopté signifie que si un député, qui ne fait pas partie du Comité en tant que membre ou substitut, souhaite devenir membre ou substitut pour la période donnée, le Bureau de son whip devra s'assurer qu'un avis officiel de changement parvienne la veille à la Direction des comités avant l'heure de fermeture: 18 heures. Il va sans dire que cela créera certaines difficultés, surtout au début, mais cette modification comme les autres dont nous avons parlé jusqu'à maintenant, visent à nous inculquer le sens de la continuité, voire, un esprit quasi communautaire; et cet aspect revêt une importance d'autant plus grande compte tenu d'un autre changement: le renvoi des rapports annuels aux comités.

Pendant l'année, au moment de leur présentation à la Chambre, les rapports annuels des ministères et des organismes gouvernementaux seront remis à tous les comités sous forme d'ordre de renvoi permanent.

En raison de la masse de questions de détails qui s'y rattachent, j'ai exposé les nouvelles ententes touchant la composition des comités plus longuement que je ne parlerai de la présente innovation. Pourtant, cette dernière pourrait représenter pour le fonctionnement du présent Comité le plus grand de tous les changements. En effet, pour la première fois dans notre histoire politique, les comités ne seront pas qu'un simple instrument de la Chambre, mais auront le pouvoir d'ouvrir des enquêtes dans leur domaine d'étude, à la condition toutefois qu'elles aient trait au rapport annuel leur ayant été soumis. En outre, le Comité pourra obtenir du gouvernement une réponse aux rapports qui normalement ne feraient pas l'objet d'une adoption, en incluant simplement une demande à cet effet dans le rapport concerné. Il y a bien sûr d'autres conséquences de ces changements dont je ne parle pas explicitement dans le présent exposé. Qu'il me soit simplement permis de dire que lorsqu'elles se présenteront, je verrai à en traiter en consultation avec les membres du Comité et d'autres présidents dans un esprit d'équité et de bon sens.

• 1540

I thank all members for their attendance here today.

Yes, Mr. Turner.

Je remercie tous les députés de leur présence ici aujourd'hui.

Oui, monsieur Turner.

[Texte]

Mr. Turner: All the members of the committee have received a copy of a brief regarding the CNR pension fund. Can you tell me when this committee will deal with that brief?

The Chairman: No, sir, I cannot tell you that because we do not have an order of reference. That report was tabled in June of last year. It was tabled under the orders of the time and, therefore, I am assuming it is still subject to those standing orders. We have been given no reference by the House to deal with that; in fact, I have some doubts whether we are competent to deal with it in view of the other matters we have on our agenda. So, I cannot answer your question except to say that until and unless we get a reference from the House, we are powerless to act.

Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, what is to prevent the committee when it is dealing with the CNR annual report, the next one that comes out in a few weeks, from hearing at that point not only CNR officials but inviting the CN pensions associations to appear and discuss the CN pension plan which is part of the CNR annual report?

The Chairman: It is an interesting proposal Mr. Benjamin, but I doubt that that reference would give us the authority to hire the expert staff that, it seems to me, we would require to delve into an issue of this complexity. It would seem to me, therefore, that there is not much point in doing a half job on it and that, unless we have the expert staff to do a proper study, we are only deluding ourselves and the pensioners by pretending we are doing something or not.

Mr. Nowlan: Perhaps we could discuss how to implement the desire that was expressed months ago at the first steering committee meeting to see where we go from here.

The Chairman: I think that is a valuable suggestion, Mr. Nowlan. I have discussed the matter with the minister on several occasions. I have suggested alternatives to him if the government does not want to give us a reference. I believe, and I hope I am not speaking out of turn, that the government is reluctant to make a move on this issue at the moment because of the stated intention of the Minister of Health and Welfare to establish a task force of some sort to look into the whole matter of pensions in Canada and report thereon.

Mr. McRae

Mr. McRae: Mr. Chairman, I feel certainly as strongly, I am sure, as Mr. Turner does that this is one of those things they have been kicking around far too long. I am not convinced that if the minister has a task force on the subject that this will be properly what they will be into. On the other hand it seems to me, if we were to study the matter, we might be able to contribute to the task force and I would like to see us do a thorough job, so I add my voice to Mr. Turner's and obviously

[Traduction]

M. Turner: Tous les membres du Comité ont reçu copie d'un mémoire portant sur le Régime de pension de retraite des chemins de fer nationaux. Pouvez-vous me dire quand notre Comité sera saisi de ce mémoire?

Le président: Non, monsieur, je ne saurais vous le dire, car nous n'avons aucun ordre de renvoi. Le rapport en question a été déposé au mois de juin de l'an dernier. Puisqu'il a été déposé conformément au règlement de l'époque, je présume donc qu'il y est toujours assujéti. La Chambre ne nous a confié aucun mandat portant sur ce mémoire; en fait, j'ai quelques réserves à savoir si nous avons la compétence de l'étudier vu les autres questions que nous avons déjà à notre ordre du jour. Par conséquent, je ne peux répondre à votre question, sauf pour vous dire qu'à moins que nous n'obtenions un renvoi de la Chambre à cet effet, nous sommes incapables d'agir.

Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, qu'est-ce qui empêcherait le Comité lorsqu'il étudiera le rapport annuel de CN, le prochain qui sera publié dans quelques semaines, d'entendre non seulement les responsables du CN mais d'inviter à comparaître les associations des retraités du CN et de discuter du Régime de retraite du CN qui fait partie du rapport annuel du CN?

Le président: Votre proposition est intéressante, monsieur Benjamin, mais je doute que ce renvoi nous accorde l'autorité d'embaucher le personnel expert dont nous aurions besoin, me semble-t-il, pour fouiller une question aussi complexe. Il me semble par conséquent, qu'il ne sert pas à grand-chose de faire le travail à moitié et qu'à moins d'avoir le personnel compétent pour effectuer une étude appropriée, ce n'est que nous leurrer nous-mêmes ainsi que les retraités que de prétendre que nous faisons quelque chose.

M. Nowlan: Peut-être pourrions-nous maintenant discuter de la suite à donner au souhait exprimé il y a plusieurs mois à la première réunion du comité de direction, à savoir où allons-nous maintenant.

Le président: Je crois que c'est une excellente suggestion, monsieur Nowlan. J'en ai discuté avec le ministre à plusieurs reprises. Je lui ai proposé plusieurs options, si le gouvernement ne veut pas nous conférer de mandat. Je crois, et j'espère ne rien dévoiler en le disant, que le gouvernement hésite à agir dans cette affaire, pour l'instant, vu l'intention avouée du ministre de la Santé et du Bien-être social de créer un groupe de travail sous une forme ou une autre, afin d'examiner toute la question des régimes au Canada et de préparer un rapport à ce sujet.

Monsieur McRae.

M. McRae: Monsieur le président, je suis certainement tout aussi persuadé, que M. Turner, j'en suis sûr, que cette affaire traîne depuis beaucoup trop longtemps. Je ne suis pas persuadé que si le ministre crée un groupe de travail ce dernier se penchera vraiment sur cette question. Par contre, il me semble, que si nous étudions la question, nous pourrions assister le groupe de travail et parce que j'aimerais nous voir effectuer un travail sérieux, je joins ma voix à celle de M. Turner et

[Text]

to the opposition that we should put as much pressure as possible on the minister to give us that kind of reference.

The Chairman: I have done my bit, Mr. McRae.

Mr. McRae: You have some more names now.

The Chairman: Right, thank you.

Mr. Flis.

Mr. Flis: Yes, I think the topic of pensions is an important one as expressed by both sides of this committee but I think pensions does not involve just transport; it involves labour; it involves health and welfare. Since this subject was discussed in this committee, a green paper on pensions has come out and the Minister of Health and Welfare did promise to strike a special committee to discuss this topic as soon as possible. I think, maybe, we should channel our input through that special committee because I am sure they will call expertise from all jurisdictions, including labour, health and welfare, transport et cetera.

The Chairman: Mr. Harquail.

Mr. Harquail: Mr. Chairman, on a point of information, I do not know if this is premature now.

The Chairman: Is this on the same topic?

Mr. Harquail: No, I am on the topic of order of business of this committee.

The Chairman: Okay, let me go to Mr. Turner first and come back to you. Let us finish this item first.

Mr. Turner: Mr. Chairman, members of the committee, Mr. Nowlan, Mr. Benjamin, Mr. Forrestall, we have been hearing the same story for 14 years. If you wait long enough all these guys will be dead. Maybe that is what you are waiting for. We wanted action 14 years ago. That is one of the reasons I am here and it is one of the reasons Mr. Benjamin is here as a member of Parliament. I ran on this issue and we are still looking for action. We did find out when Mr. McMillan was here that it was negotiable but nobody has told us yet who negotiates for the pensioners of the CNR and the CPR. I think it is about time we acted and stopped stalling around because we want action; the pensioners want action. I think with this committee, we are supposed to have more power; therefore we take the power and have a hearing and make the final decision that somehow the unfunded liability is put back into the pot so that the pensions of these retired people can be raised.

The Chairman: Mr. Turner, I certainly understand your sentiments but this committee has not been stalling. The committee does not have the authority as I have said; at least

[Translation]

manifestement à celle de l'opposition pour demander que nous exerçons toutes les pressions possibles auprès du ministre afin qu'il nous confère un mandat de ce genre.

Le président: J'ai fait ma part, monsieur McRae.

M. McRae: Vous avez d'autres noms maintenant.

Le président: En effet, merci.

Monsieur Flis.

M. Flis: Oui, je crois que le sujet des pensions de retraite est important comme l'ont dit les deux côtés du présent Comité, mais je crois que les pensions n'intéressent pas uniquement le Comité des transports; cela intéresse le Comité du travail, cela intéresse le Comité de la santé et du bien-être social. Depuis que nous avons discuté de cette question au Comité, un Livre vert sur les pensions de retraite a été publié et le ministre de la Santé et du Bien-être social a promis de constituer un comité spécial pour discuter de cette question le plus tôt possible. Je crois que nous devrions canaliser nos efforts par l'entremise de ce comité spécial, car je suis persuadé que celui-ci fera appel à l'expertise de tous les secteurs, y compris les syndicats, la santé et le bien-être, les transports, etc.

Le président: Monsieur Harquail.

M. Harquail: Monsieur le président, à titre de renseignement, car je ne sais pas si la question est prématurée maintenant.

Le président: S'agit-il toujours du même sujet?

M. Harquail: Non, je veux parler des affaires que traitera le présent Comité.

Le président: Très bien, passons à M. Turner d'abord et ensuite je reviendrai. Terminons-en avec cette question d'abord.

M. Turner: Monsieur le président, membres du Comité, monsieur Nowlan, monsieur Benjamin, monsieur Forrestall, cela fait 14 ans que nous entendons la même histoire. Si nous attendons suffisamment longtemps, tous ces hommes seront morts. C'est peut-être ce que vous attendez. Nous voulions que quelque chose soit fait il y a 14 ans. C'est l'une des raisons pour lesquelles je suis ici et pourquoi M. Benjamin est ici comme député du Parlement. J'ai fait ma campagne sur cette question et nous attendons toujours des mesures. Nous avons appris, lorsque M. McMillan était ici, que la question était négociable, mais personne ne nous a encore dit qui négocie pour les retraités des chemins de fer nationaux et du Canadien pacifique. Je trouve qu'il est grand temps que nous agissions et que nous cessions de tourner autour du pot, car nous voulons des mesures; les retraités veulent des mesures. Je crois qu'avec la nouvelle formule des comités, nous sommes censés détenir plus de pouvoirs; par conséquent, exerçons ce pouvoir, tenons une séance et prenons la décision finale, à savoir que d'une façon ou d'une autre cet actif théorique soit bien réel de façon à ce que l'on puisse augmenter les pensions de retraite de ces retraités.

Le président: Monsieur Turner, je comprends certainement vos sentiments, mais le présent Comité n'a pas tourné en rond. Le Comité ne détient pas l'autorité, comme je l'ai dit; du

[*Texte*]

that is my understanding. I remind you that as government whip you probably have more clout with the House Leader than I have and I would suggest that you put that point of view to the House Leader.

Mr. Forrestall, is this on the same topic?

Mr. Forrestall: It is on the question of pensions, railway pensions anyway.

It seems to me that it might be useful if we could find some way to forward from this committee to whatever final form the task force committee takes—I gather that will not be for a while yet so we do have some time . . . at least our interim views, giving them a clear indication that the general view of this committee is to continue on the CN pensions until such time as the matter has been resolved to the satisfaction of the government and the pensioners themselves, so that we do not in any way abrogate the undertaking that we had given to these people not once but twice. I suggest that, Mr. Chairman, because it may well be that, through the device of an interim statement or report, and I am sure we can find a way that the task force can be seized of that, we can make it clear to them at the proper time that if we are not satisfied and the pensioners are not satisfied with the conclusions and government actions on that, this committee again seize itself of that.

I suggest this simply to ensure that those thousands of people out there in no way have any reason to believe or even to suspect for one moment that all of the members of this committee are not deeply concerned about their plight because I think it has been evident over the last 10 or 15 years that we are and continue to be. If some way could be found to include that or the question of how we might find a device to convey our views to that task force at the level of the steering committee, I would appreciate seeing it on the agenda.

The Chairman: Maybe I can come in here for just a brief word. I have asked the clerk to do two things. One is to put this topic on the agenda of our first subcommittee meeting and, two, to come up with a procedural opinion in more depth whether or not under the new rules we have the authority to go into this. I agree with members of the committee that we have to dispose with the matter one way or the other. After eight months we should make a decision, I agree. Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, further on the matter of the CN pensions. I was under the impression, and certainly under the hope, that with the new regime of committees the committees would have much greater access to—or would be given access to—staff to assist them in their work. To be specific, when we are dealing with the CN Annual Report, it would be

[*Traduction*]

moins, c'est ce que je me suis laissé dire. Je vous rappelle que comme whip du gouvernement, vous avez probablement plus de poids auprès du leader en Chambre que moi et je vous suggérerais d'exprimer votre point de vue au leader en Chambre.

Monsieur Forrestall, est-ce sur le même sujet?

M. Forrestall: C'est au sujet des pensions de retraite, enfin des pensions de retraite des employés du chemin de fer.

Il me semble qu'il serait utile de trouver un mécanisme quelconque permettant au présent Comité de transmettre au Comité du groupe de travail quelle que soit sa forme définitive—je présume que ce ne sera pas avant un certain temps et nous disposons donc d'un peu de temps—tout au moins nos opinions préliminaires en leur précisant clairement l'intention du présent Comité de continuer à étudier les pensions de retraite du CN jusqu'à ce que la question soit réglée à la satisfaction du gouvernement et des retraités eux-mêmes, de manière à ce que d'aucune façon nous ne trahissions l'engagement que nous avons donné à ces gens, non pas une fois, mais bien deux. Je suggère, monsieur le président, que ce soit par le truchement d'une déclaration ou d'un rapport préliminaire—et je suis d'ailleurs persuadé que nous pouvons trouver un mécanisme pour saisir le groupe de travail de ce texte—que nous puissions ainsi indiquer clairement au groupe de travail, au moment approprié, que si nous ne sommes pas satisfaits et que si les retraités ne sont pas satisfaits des conclusions et des mesures gouvernementales, le présent Comité se ressaisira de la question.

Si je propose cette façon de procéder, c'est simplement qu'il y a des milliers de personnes qui n'ont aucune raison de croire ou même de soupçonner, un seul instant, que tous les membres du présent Comité ne sont pas profondément soucieux de leur situation, étant bien évident depuis les 10 ou 15 dernières années me semble-t-il que nous ne cessons d'en être préoccupés. Si nous pouvions trouver un mécanisme en vue d'inclure nos préoccupations ou pour étudier la question du mécanisme que nous pourrions utiliser pour transmettre nos opinions à ce groupe de travail, au niveau du comité de direction, je serais heureux de le voir à l'ordre du jour.

Le président: Peut-être me permettrez-vous une brève intervention. J'ai demandé au greffier de faire deux choses. D'abord, d'inscrire ce sujet à l'ordre du jour de la première réunion du Sous-comité, et deuxièmement, de préparer une opinion plus approfondie du point de vue de la procédure afin de savoir si en vertu du nouveau Règlement, nous détenons ou non l'autorité à procéder de cette façon. Je reconnais avec les membres du Comité que, d'une façon ou d'une autre, nous devons traiter la question. Après huit mois, nous devrions prendre une décision, j'en conviens. Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, au sujet toujours de la question des pensions de retraite du CN. J'avais l'impression, et certainement l'espoir, qu'aux termes du nouveau régime des comités, ceux-ci auraient un plus grand accès à . . . ou se verrait accordé accès à . . . un personnel plus nombreux pour les aider dans leurs travaux. Plus précisément, lorsque nous

[Text]

a benefit to the committee, I would think, if we had a chartered accountant assigned to us when we are going through it, to give us his views and suggested questions and what not, on that annual report, and an actuary assigned to the committee, because I doubt that the chartered accountant would be of much help to us, even when questioning CNR officials about the CNR pension plan. If we are to do a better job of examining these annual reports, surely it is incumbent, it should be just automatic, that we have access to draw upon expertise as advisers to the committee. It seems logical to me that when we are dealing with CNR's annual report, we should have both an accountant and an actuary, in dealing with CN officials, so that with that actuary there, we can then also go into the submissions made by the CN Pensioners' Association. I appreciate that we have no control or cannot demand—unless we subpoenaed them—to have the Canadian Pacific in front of us. Anything that happens to CN pension plan, almost automatically will have to happen to the CP one, so the CN one is the guinea pig. I think this is the mechanism for us to deal with the matter; anything that we came up with by way of recommendations on the CNR pension plan, we could pass on to the task force on pensions, as an assist to them in this area of pensions in Canada.

The Chairman: I have no argument with that at all, Mr. Benjamin. I can only say that the Special Committee on Standing Orders and Procedure, I believe, will be making further recommendations with regard to the staffing of committees. I know the committee did not have time to deal with all aspects and detail when it submitted its report that changed the rules of procedure in the House and in committees, and I know as well that the committee thought the first order of business should be an update of the rules, and that they should proceed to other matters after that. I am sure they will be proceeding to other matters, but at the moment it is my understanding that we would have no authority to hire that kind of staff. I do not disagree at all that we need more staff and we need more expertise. I know the committee was hopeful that the limiting of the size of a committee, the limiting of substitutions, for instance, would help to make members themselves more expert, but we are never going to become actuaries or accountants by sitting on this committee, so...

Mr. Nowlan: Excuse me, I was just going to...

The Chairman: The same topic?

Mr. Nowlan: Basically the same topic. My colleague just said something which made me smile, not because of the seriousness of the subject... I agree the thing has been kicking around. We, with respect, are waiting for the procedure committee to come up with further reports that are going to find the same unanimity in the House; experts for all committees may or not be accomplished relatively soon. I still say the steering committee should perhaps look at this as a first order. I hope the Committee on Transportation, with respect, and not taking anything away from the issue, does not get... We are not experts on pensions; we all admit that. I just wondered and I throw out two names now, for everybody

[Translation]

études le rapport annuel du CN, il serait avantageux pour le Comité, je crois, si lors de l'étude de ce rapport, on nous affectait un comptable agréé afin qu'il nous donne des opinions, des suggestions de questions, et le reste, tout comme il serait avantageux si on nous affectait un actuaire, car je doute que même un comptable agréé nous soit très utile, dans l'interrogatoire des responsables du CN, sur leur régime de pensions de retraite. Si nous devons plus sérieusement étudier ces rapports annuels, il va de soi, que nous devrions automatiquement disposer de la compétence d'experts-conseils. Il me semble logique que lorsque nous étudions le rapport annuel du CN, nous ayons et un comptable et un actuaire, pour interroger les responsables du CN, car si nous avons un actuaire ici, nous pouvons alors également étudier les mémoires présentés par l'Association des retraités du CN. Je reconnais que nous n'avons nul pouvoir pour exiger, à moins de l'assigner à comparaître, que le Canadien Pacifique se présente devant nous. Toutefois, ce qui arrive au régime de pensions de retraite du CN, arrivera presque automatiquement à celui du CP, et qu'ainsi le CN est le cobaye. Je crois que c'est le mécanisme auquel nous devons avoir recours; tout ce que nous pourrions formuler comme recommandations visant le régime de pensions de retraite du CN, nous pourrions le transmettre au groupe de travail sur les pensions de retraite, à titre d'assistance dans la question des pensions de retraite au Canada.

Le président: Je ne conteste pas du tout ce que vous dites, monsieur Benjamin. Je ne puis que dire que le Comité spécial sur le règlement et la procédure va formuler, je crois, d'autres recommandations sur le personnel des comités. Je sais que le Comité n'a pas eu le temps d'examiner tous les aspects et tous les détails lorsqu'il a présenté son rapport qui modifiait le règlement de la Chambre et des comités, et je sais aussi que le Comité a jugé que sa première tâche devait être de mettre à jour le règlement pour ensuite passer aux autres questions. Je suis persuadé qu'il étudiera les autres questions, mais pour l'instant, à ma connaissance, nous ne détenons pas l'autorité de retenir les services de ce genre de personnel. Je ne conteste pas du tout qu'il nous faut plus de personnel et qu'il nous faut plus de compétence. Je sais que le Comité espérait qu'en limitant sa taille, qu'en limitant les substitutions par exemple, cela aiderait les députés à devenir plus experts, mais nous ne deviendrons jamais des actuaires ni des comptables en siégeant au présent Comité, et donc...

M. Nowlan: Excusez-moi, j'allais tout simplement...

Le président: Sur le même sujet?

M. Nowlan: Au fond, oui. Mon collègue vient tout juste de dire quelque chose qui m'a fait sourire, non à cause de la gravité du sujet... Je conviens que la question traîne. J'aimerais faire respectueusement remarquer que nous attendons que le Comité de la procédure rédige d'autres rapports qui susciteront la même unanimité à la Chambre; des spécialistes pour tous les comités, voilà quelque chose qu'on obtiendra peut-être pas à court terme. Je maintiens toujours que le comité de direction devrait examiner cette question en priorité. J'espère que le Comité des transports, très respectueusement, et sans vouloir sousestimer la question, ne va pas... Nous ne sommes pas spécialistes des pensions; nous le recon-

[Texte]

here, and perhaps there will be names to give to the steering committee. To me this could be delegated. Frankly, Mr. Chairman, to wait for the experts from the recommendations from the procedures committee, that may be six months down the road; that may be ten years down the road. I hope it comes quickly in many committees.

Surely we can, if we get the right reference—and it would be rather unique perhaps for a committee to do it—have a little task force look at the issue of pensions and the CN pensioners; have Tommy Douglas, Paul McCrossan—who is an expert and an ex-member—and perhaps someone else. Have someone look at it in an analytical way—find out what the cost would be before you give them the contract—and have it handled that way. Have them come back with vetting the brief that we have already received, having the CN position assessed, coming in that type of little task force with a report that would be digestible by the members of this committee. That, to me, is one way out of this difficulty or the apparent sloughing off of an issue that none of us want to slough off, but we really have not come to grips with it.

The Chairman: There, again, it is an interesting idea. I know other members of the committee have discussed a similar approach, but this committee has no authority to engage anyone to proceed with such a study, and to pay their expenses or salaries. Again that would have to be done by the House. I am not opposed at all, in fact it is not my role to oppose, but if the committee, in session, wants to make that kind of recommendation in the report to the House, it will be done.

Mr. Nowlan: That is certainly a thought that I would like to have expressed further at a steering committee meeting.

The Chairman: Yes. Again, I think we have to discuss this one at the steering committee meeting to see if we can come up with some agreed approach to this matter to recommend to the full committee, because we do have to dispose of the matter one way or the other, et cetera.

Mr. Nowlan: Mr. Chairman, the reason I have mentioned the public or the semi-public nature—I guess we are public. I do not know if this is in camera or not . . .

The Chairman: No, it is not in camera.

Mr. Nowlan: We are in public. I think there is a challenge here. We have all these other problems in the House; we have politics and we have all those things, and we all have continual problems in every party, but I really think, as a committee, with these new rules and the challenge of perhaps moving with them, rather than having all the problems which they also create; that this is the time to try a situation like that, whether those names or whether that is the absolute answer, and to get back some credibility to the whole institution of Parliament, let alone committees, and for this committee to be the trail blazer. You have told us that we are going to be the trail blazer in creature comforts around the rooms; that is very good, and I think we should, since the history of the transport committee is pretty basic to this country. I really think this

[Traduction]

naïssons tous. Je me demande simplement et je vais lancer maintenant deux noms, à l'intention de tous ici, et peut-être y en aura-t-il d'autres mentionnés au comité de direction. À mon avis, nous pourrions déléguer. Très franchement, monsieur le président, attendre pour avoir des spécialistes des recommandations du Comité de la procédure, cela pourrait prendre six mois; cela pourrait prendre dix ans. Pour ma part j'espère que cela se fera rapidement dans de nombreux comités.

Nous pourrions certainement, si nous obtenons le bon mandat, et ce serait peut-être assez rare qu'un comité le fasse, constituer un petit groupe de travail pour étudier la question des pensions de retraite et des retraités du CN; que Tommy Douglas, Paul McCrossan, qui est un spécialiste et un ancien député, et peut-être quelqu'un d'autre. Que quelqu'un analyse la question, renseignez-vous pour savoir ce qu'il en coûterait avant d'accorder le contrat, et cela fait, qu'ils nous reviennent après examen du mémoire que nous avons déjà reçu, après avoir évalué la position du CN, et avec un rapport qui serait assimilable par les membres du présent Comité. Ce serait à mon avis une façon de nous tirer de cette impasse apparente face à une question qu'aucun de nous ne cherche à fuir, mais que nous n'avons pas vraiment réussi à saisir.

Le président: Voilà encore une fois une idée intéressante. Je sais que d'autres membres du Comité ont parlé d'une approche semblable, mais le présent Comité n'a pas l'autorité de retenir les services de qui que ce soit afin de procéder à une telle étude, ni de payer leurs dépenses ou salaires. Là encore, il faudrait que ce soit la Chambre qui le fasse. Je ne m'y oppose pas du tout, en fait, ce n'est pas mon rôle d'opposer, mais si le Comité, au cours de la session veut formuler ce genre de recommandation dans son rapport à la Chambre, cela sera fait.

M. Nowlan: Il s'agit certainement d'une idée que j'aimerais voir discuter plus avant à une réunion du comité de direction.

Le président: Oui. Encore une fois, je crois que nous devons en discuter à une réunion du comité de direction afin de voir si nous pouvions convenir d'une approche à recommander au comité plénier, car il nous faut en finir d'une façon ou d'une autre, etc.

M. Nowlan: Monsieur le président, si j'ai parlé de la nature publique ou semi-publique, je suppose que nous sommes publics. Je ne sais pas si nous siégeons à huis clos ou non . . .

Le président: Non, nous ne sommes pas à huis clos.

M. Nowlan: La réunion est publique. Je crois qu'il y a ici un défi à relever. Nous avons tous ces autres problèmes à la Chambre; nous avons des politiques et nous avons toutes sortes de choses, et nous connaissons tous des problèmes continuels dans chaque parti, mais je crois vraiment, que comme Comité, doté de ce nouveau règlement et du défi de les appliquer, plutôt que de nous attarder à tous les problèmes qu'ils vont également créer, il est temps de tenter d'en sortir, que nous retenions ces noms ou que ce soit là la réponse définitive, et de redorer le blason de l'institution qu'est le Parlement, sans parler des comités, et il est temps que le présent Comité fasse oeuvre de pionnier. Vous nous avez dit que nous allions être des pionniers du confort dans les salles; c'est excellent, et c'est tout à fait approprié puisque l'histoire du Comité des trans-

[Text]

pension situation is an area in which we should really try our imagination, and then do the lobbying to get the necessary authority to do it, and to get it out and let someone who knows about it look at it, come back and then make a decision.

The Chairman: The clerk is making notes on the suggestions that are made here, and she will be coming up with procedural advice for me for the steering committee meeting; maybe then we will have a better idea where to go. Most of the suggestions I have heard, just on the face of it, I would have to say, strike me as being beyond the power of the committee.

Mr. Nowlan: At the present.

The Chairman: At the present time. Okay. Fine. Mr. Harquail.

Mr. Harquail: Just two quick points, Mr. Chairman. One on the pensions, and then I want to come to the question I wanted to ask you. It certainly has not been missed by the chairman that there is unanimous, at least I gather unanimous, support on this topic that has been raised by Mr. Turner, on both sides, to have this question dealt with. You said earlier that, even with the new rules, you did not think this committee could deal with this question.

The Chairman: No, I think they cannot. If I may interrupt, Mr. Benjamin suggested that we could not call CP, which is quite right, but that anything CN does, CP does too. However, to produce a credible report, I just do not think we can say that. We would obviously have to examine CP's record on pensions, their handling of it, as much as we would CN, so it would seem to me.

Mr. Harquail: Like other members I am certainly prepared to wait to see the outcome of the steering committee's findings. Surely this committee, as it is constituted now, will have the power and authority to deal with that question if it decides to deal with that question. We said earlier about the new rules that we can call and we can deal with matters . . .

The Chairman: Yes, we can, as a committee, but we still have no authority to hire the expert staff that, it seems to me, we would need to go into an area as complex as pensions.

Mr. Harquail: Notwithstanding all the evidence and the briefs and all the information that was submitted before.

The Chairman: No.

• 1600

Mr. Harquail: Let me come then, Mr. Chairman, to the other question. I do not know whether you are going to be in a

[Translation]

ports est tout à fait fondamentale à notre pays. Je crois fermement que la situation des pensions est un domaine où nous devons vraiment mettre à l'oeuvre notre imagination et ensuite exercer des pressions afin d'obtenir l'autorité nécessaire pour agir, ouvrir le débat et remettre à quelqu'un qui s'y connait d'examiner la question et nous informer afin que nous prenions une décision.

Le président: Le greffier prend en note les suggestions qui ont été formulées ici, et elle va rédiger à mon intention des conseils sur la procédure en vue de la réunion du comité de direction; nous aurons peut-être alors une meilleure idée de la voie à suivre. La plupart des suggestions que j'ai entendues, à première vue, me semblent, je dois l'avouer, outrepasser les pouvoirs du Comité.

M. Nowlan: À l'heure actuelle.

Le président: À l'heure actuelle. Très bien. Parfait. Monsieur Harquail.

M. Harquail: Deux points rapides, monsieur le président. D'abord, au sujet des pensions de retraite, et ensuite j'aimerais en arriver à la question que je veux vous poser. Il n'a certainement pas échappé à l'attention du président qu'il y a appui unanime, du moins je conclus que c'est unanime, sur ce sujet soulevé par M. Turner, des deux côtés, à savoir qu'il faut que la question soit examinée. Vous avez dit précédemment que même aux termes du nouveau règlement, vous ne pensiez pas que le présent Comité pouvait se pencher sur cette question.

Le président: Non, je ne crois pas que nous puissions le faire. Si je puis vous interrompre, M. Benjamin a laissé entendre que nous ne pouvions convoquer le CP, ce qui est tout à fait juste, mais que tout ce que fait le CN, le CP le fait aussi. Toutefois, afin de rédiger un rapport digne de foi, je ne crois pas que nous puissions le dire. Il nous faudrait manifestement examiner les dossiers du CP sur les pensions de retraite, leur façon de procéder, tout comme nous le ferions pour le CN, me semble-t-il.

M. Harquail: Tout comme les autres députés, je suis certainement disposé à attendre les constatations du comité de direction. Il me semble aller de soi que le présent Comité, tel que constitué actuellement, détiendra le pouvoir et l'autorité de traiter cette question, s'il décide de le faire. Nous avons dit précédemment qu'aux termes du nouveau règlement, nous pouvons assigner à comparaître et nous pouvons étudier des questions . . .

Le président: Oui, nous pouvons le faire, comme Comité, mais nous ne détenons toujours pas l'autorité de retenir les services d'un personnel d'experts ce dont nous aurions besoin, me semble-t-il, pour nous pencher sur un sujet aussi compliqué que les pensions de retraite.

M. Harquail: Nonobstant tous les éléments de preuve les mémoires et tous les renseignements déjà présentés.

Le président: Non.

M. Harquail: Permettez-moi alors, monsieur le président, d'aborder l'autre question qui me préoccupe. Je ne sais si vous

[Texte]

position to respond to this today, but perhaps you can give some indication, we are at mid-February now, 1983, of how you see the year unfolding for the Transport Committee.

An hon. Member: Just give them hell.

Mr. Harquail: Has there been any discussion or are you going to have to wait until a meeting of the steering committee in terms of the order of business, reports, annual reports, who is going to be coming up in the spring, what do you see happening in autumn, and what is the thrust in 1983 going to be for the newly-constituted Transport Committee?

The Chairman: I can give honourable members some preview of what we will have before us. The order in which we deal with them will depend, to some extent, on the order in which they are presented and on the order of importance attached to various matters. One thing of course we have to deal with, our main *raison d'être* is estimates. We will have a number of annual reports referred to us, including the annual report of the department. We will have the Air Canada report, the Atlantic Pilotage Authority, the Atlantic Region Freight Assistance report, the Maritime Pollution Claims Fund annual report, Ships Exempted from Requirements of Standing Order 109, 110, 132 and 133, etc., there is a whole grist of them here, Canadian National Railways we will have, Canadian National Railways Security Trust. Do you want me to continue?

Mr. Forrestall: You are reading for the record. Go ahead. I was going to interrupt with a point of order. Go ahead.

The Chairman: We have as well the Canadian National Steamships Co. Ltd., the Canadian Transport Commission; we have Canada Post if they ever get around to issuing an annual report. We have Harbours and Piers, we have Great Lakes Pilotage, Atlantic Pilotage, Laurentian Pilotage. We are going to have, I understand, the Aeronautics Safety Board. There is a possibility of the Crow rate. We will have any other pieces of legislation that Transport may bring forward, 62 so I do not think we are going to have a scarcity of material.

Mr. Benjamin: Northern transportation bill.

The Chairman: There are all kinds of them that I have not mentioned.

Mr. Harquail: Thank you very much, Mr. Chairman. This is the information I was looking for. Canada Post, the new corporation, reports to this committee.

The Chairman: Absolutely. Section 52, I believe it is. Section 33 my clerk tells me.

Mr. Harquail: So you are satisfied there is no shortage then of activity for this committee.

[Traduction]

serez en mesure d'y répondre aujourd'hui, mais, vu que nous sommes déjà à la mi-février, vous pourriez peut-être nous donner une indication du programme qui a été prévu pour le Comité des transports pour l'année en cours.

Une voix: Faites leur en voir!

M. Harquail: Avez-vous déjà discuté de cela ou comptez-vous attendre que le comité directeur se réunisse pour décider de notre mandat, des rapports, des rapports annuels, des gens qui vont comparaître au printemps... ? Qu'est-ce qui a été prévu pour l'automne et quelle sera l'orientation du nouveau comité des transports pour 1983?

Le président: Je peux donner aux membres du Comité un petit avant-goût de ce qui nous attend. L'ordre dans lequel nous traiterons de toutes ces questions dépendra, dans une certaine mesure, de l'ordre dans lequel elles ont été présentées et de leur importance relative. Mais notre principale raison d'être est, bien sûr, les prévisions budgétaires. Nous aurons à étudier un certain nombre de rapports annuels, dont celui du ministère. Figurent sur ma liste des rapports d'Air Canada, de l'administration de pilotage de l'Atlantique, des Subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique, des Réclamations contre la pollution, des Navires exemptés des exigences des règlements 109, 110, 132 et 133, et cetera... il y en a toute une liste... il y a les Chemins de fer nationaux du Canada et le rapport sur le trust de ce dernier. Voulez-vous que je poursuive?

M. Forrestall: Cela figurera au procès-verbal. Poursuivez. J'allais vous interrompre en invoquant le Règlement, mais je vous demanderai de continuer.

Le président: Il y a également la *Canadian National Steamships Co. Ltd.*, la Commission canadienne des transports; il y a aussi les Postes, s'ils se décident un jour à faire publier un rapport annuel. Il y a les Ports et jetées, l'Administration de pilotage des Grands Lacs, l'Administration du pilotage de la Région de l'Atlantique et l'Administration du pilotage du Saint-Laurent. D'après ce que j'ai compris, nous allons également entendre des représentants du Bureau de la sécurité aérienne. Et il est également possible que l'on discute de la question des tarifs du Pas du Nid-du-Corbeau. Et nous aurons bien sûr à étudier tous les projets de loi que le ministère des Transports élaborera. Alors, je ne pense pas que nous allons être à court de travail.

M. Benjamin: Il y a également le bill sur le transport dans le Nord.

Le président: Il y en a tout un tas que je n'ai pas cité.

M. Harquail: Merci, monsieur le président. Vous m'avez donné les renseignements qu'il me fallait. La nouvelle société des Postes doit elle aussi rendre compte à notre Comité.

Le président: Absolument. C'est pour l'article 52, je pense. Le greffier me dit que c'est plutôt l'article 33.

M. Harquail: Vous êtes donc convaincu que le travail ne va pas nous manquer.

[Text]

The Chairman: I am satisfied. As a matter of fact, I wonder when we would in fact do an in-depth study on pensions, but that is another question.

Mr. Harquail: Thank you very much. That is what I was looking for. Thank you.

The Chairman: Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, as usual I am very impressed with the list of work that you have read off to the committee. It is just unfortunate that none of this will come to us much before May. What do you propose we do in the interim?

The Chairman: What do I propose. That is the basic reason why I want to have a steering committee meeting. I think it would be just a little bit presumptuous of me to start making proposals before meeting with the subcommittee to consider it.

Mr. Nowlan: When do we get the estimates?

Mr. Bockstael: Tuesday, the 22nd.

Mr. Nowlan: March 22?

The Chairman: I think the estimates will probably be our first order of business.

We may very soon, I understand, receive the white paper on VIA Rail. There are a number of reports that I did not mention that I could run through, but I think you would all be discouraged if I did, so I will not go any further.

Mr. Harquail: Tell us. Tell us it all.

The Chairman: Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, it is perfectly obvious, even if we had seven days a week for the rest of the year, that we would not be able to get through all of them if you read them separately. It seems to me that the steering committee and the clerk should be charged with the responsibility of combining, for example, all the pilotage authorities—do them all at once.

An hon. Member: Or pick one.

Mr. Benjamin: When we are doing estimates, for example, when we get to the marine division of the Department of Transport, would it not be possible, in addition to the officials from the marine division, to have there the pilotage authorities do their annual reports in conjunction with the estimates of the marine division, Department of Transport.

The Chairman: If the report is tabled by that time, that is possible.

Mr. Benjamin: In any case, pilotage authorities and various other sector annual reports we have, where we can combine them, we will have to and deal with them all at the same time.

The Chairman: There is no requirement that we must deal with every annual report that is deemed to have been reported to us either, and we may well do what the Auditor General

[Translation]

Le président: J'en suis convaincu. D'ailleurs, je me demande même si nous ne pourrions pas faire une étude approfondie sur les pensions. Mais c'est là une autre question.

M. Harquail: Merci beaucoup. C'est tout ce que je voulais savoir. Merci.

Le président: Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Monsieur le président, je suis impressionné, comme c'est toujours le cas, par la liste de travaux que vous venez de lire au Comité. Il est dommage que nous ne pourrions rien aborder dans tout cela avant le mois de mai. Que proposez-vous que nous fassions en attendant?

Le président: Vous voulez savoir ce que je propose. C'est justement la raison pour laquelle j'aimerais que le comité directeur se réunisse. Il serait, je pense, présomptueux de ma part de vous soumettre les propositions sans en avoir discuté au préalable avec le Sous-comité.

M. Nowlan: Quand reçoit-on les prévisions budgétaires?

M. Bockstael: Le mardi 22.

M. Nowlan: Le 22 mars?

Le président: Je pense que l'étude des prévisions budgétaires sera notre première tâche.

D'après ce que j'ai compris, nous pourrions recevoir sous peu le livre blanc sur VIA Rail. Il y a beaucoup d'autres rapports que je n'ai pas cités, mais je pourrais vous en lire la liste. Mais je crains que cela ne vous décourage.

M. Harquail: Parlez. Dites-nous tout ce que vous savez.

Le président: Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, il est évident que, même si nous travaillons sept jours par semaine jusqu'à la fin de l'année, nous ne pourrions jamais les étudier tous, les uns après les autres. Il me semble que le comité directeur et le greffier devraient être chargés de regrouper, par exemple, toutes les administrations de pilotage: ainsi, on pourrait les étudier ensemble.

Une voix: Ou n'en choisir qu'une.

M. Benjamin: Dans le cadre de notre étude des prévisions budgétaires, lorsque nous étudierons la division du transport maritime du ministère des Transports, ne serait-il pas possible d'accueillir, en plus des représentants de cette division, ceux des administrations de pilotage. Ainsi, nous pourrions étudier les rapports annuels de ces dernières en même temps que les prévisions budgétaires de la division du transport maritime du ministère.

Le président: Ce serait possible si on recevait le rapport d'ici là.

M. Benjamin: Quoiqu'il en soit, nous pourrions regrouper les rapports annuels de divers secteurs, de différentes administrations de pilotage, et cetera. Nous serons bien obligés de les étudier en même temps.

Le président: Nous ne sommes aucunement tenus d'étudier tous les rapports annuels qui nous ont été soumis. Nous pourrions très bien faire ce que fait le vérificateur général avec

[Texte]

does for instance with departments; that is, to take one or two reports per year to go into in depth, like we have been doing, yes. I do not think it is ever intended that we should examine in detail every one of them.

Mr. Nowlan.

Mr. Nowlan: Since we are on this agenda of perspiration, mental perspiration, we obviously are going to exercise as we get into this . . . I do not know whether it comes under annual reports or somewhere under estimates, but there is an issue out there, and we have not of course had any reply officially from the minister, on all the work we did last year on domestic air policy, which is still in the background. You have Nordair, Quebecair. Again, it might be an adventurous area for this committee to explore and it might mean a lot of work; perhaps it could be a subcommittee of this committee. We talk about reports; we have an *Ocean Ranger* situation which is a national disgrace to Canada, as far as I am concerned. You also have three reports on search and rescue that say certain things and a consolidation of effort and different things. As an investigative situation, quite frankly, if the new rules had been in power when the *Ocean Ranger* occurred, there just conceivably might have been some way that a committee, the Transportation committee, the Energy committee, could have been involved in that and had some preliminary evidence before it rather than to read *The New York Times* and/or the *The Congressional Record* of the United States to find out what the devil is going on with Canadians in Canadian waters, which is a national disgrace. Frankly, I know we are not political here, but the answers of the minister, let alone the parliamentary secretary two days ago or three days ago, that they had not even read the crazy report of the U.S. National Transportation Safety Commission, and the minister's saying that he cannot tell and give any assurances that safety procedures have been changed or are in place, and safety suits are in place, that everyone knows should have been in place, is an area that, frankly, I just think should not just keep ticking away. I will bring that up again in the steering committee, but I do not mind laying it before the whole committee here today as an area that, I think, this committee could do some very constructive work in, where Canadian voices now have delegated to Lord Justice Hickman or Chief Justice Hickman and a commission that may not even be reporting for a couple of years.

The Chairman: Thank you, Mr. Nowlan. Just two quick observations. One is that I think you took all the fun out of this committee when you said we were not going to be political here. Secondly, I am making mental notes of all the suggestions that are being made and the suggestions for subcommittees so that when we get around to setting them up, I will have ideas as to who will serve on them.

Mr. Forrestall, followed by Mr. Harquail.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman . . .

[Traduction]

certain ministères: n'étudier qu'un ou deux rapports de façon approfondie chaque année, comme nous l'avons d'ailleurs fait jusqu'à présent. Je ne pense pas qu'il ait été prévu que nous les étudions tous en détail.

Monsieur Nowlan.

M. Nowlan: Puisque nous allons en baver, mentalement je veux dire, car tout cela nous fera faire de l'exercice . . . Je ne sais si cela est couvert par notre étude des rapports annuels ou des prévisions budgétaires, mais il y a une question qui me préoccupe et au sujet de laquelle nous attendons toujours une réponse officielle du ministre: il s'agit de tout le travail que nous avons fait l'an dernier au sujet de la politique aérienne canadienne, politique qui est toujours à l'arrière-plan. Il y a Nordair et Quebecair. Mais ce serait peut-être un projet trop aventureux pour le Comité, et cela nous amènerait beaucoup de travail. Mais peut-être qu'un sous-comité de notre Comité pourrait s'y pencher. On parle de rapport annuel, mais il y a la question de l'*Ocean Ranger* qui me préoccupe, et cette catastrophe est une honte pour le pays. Il y a également trois rapports sur les opérations de sauvetage et on parle d'un certain nombre de choses, dont la mise en commun des efforts, et cetera. Dans le cadre de cette enquête, si les nouveaux règlements avaient été en vigueur lorsqu'est survenu l'accident de l'*Ocean Ranger*, il aurait peut-être été possible qu'un comité, comme celui des transports ou de l'énergie, participe aux travaux et entende certains des témoignages préliminaires. Nous n'aurions alors pas été obligés de nous reporter au *New York Times* et/ou au *Congressional Record* des États-Unis, pour savoir ce qui arrivait à des Canadiens dans des eaux canadiennes. C'est une véritable honte pour le pays. Je sais que l'on ne doit pas être partisan au sein du Comité, mais les réponses du ministre, sans parler de celles qu'a données le secrétaire parlementaire, il y a deux ou trois jours, ne sont pas rassurantes. Ils n'ont même pas lu le rapport dingue de la U.S. *National Transportation Safety Commission*, et le ministre nous a dit qu'il n'était pas en mesure de confirmer si des procédures de sécurité sont en vigueur ou non, si des équipements de sauvetage sont distribués. Tout le monde sait que ces choses-là devraient être en place, et je ne pense pas que l'on doive tout simplement laisser les choses traîner. Je soulèverai de nouveau cette question devant le comité directeur, mais je ne vois pas pourquoi je ne devrais pas en parler aujourd'hui devant le comité plénier. Il me semble justement que le Comité pourrait faire un travail très constructif dans ce domaine au sujet duquel on entend déjà s'élever les voix des Canadiens qui ont dû recourir au Juge Hickman et à une commission qui ne publiera vraisemblablement pas ce rapport avant quelques années.

Le président: Merci, monsieur Nowlan. Deux petites observations. Vous êtes un rabat-joie lorsque vous dites que nous ne devons pas être partisans. Deuxièmement, je prends note mentalement de toutes les propositions que j'ai entendues et de toutes les idées sur lesquelles des sous-comités pourraient se pencher, si on parvient un jour à les créer. Ainsi, j'aurai déjà quelques idées au sujet de leur composition.

M. Forrestall, suivi de M. Harquail.

M. Forrestall: Monsieur le président . . .

[Text]

Mr. Harquail: I thought I was followed by Mr. Nowlan.

The Chairman: No, I have Mr. Forrestall... is it on the same topic, Mike?

Mr. Forrestall: Yes it is.

The Chairman: Okay. Proceed.

Mr. Forrestall: God forbid that I step on the head of the distinguished member from northern New Brunswick.

Mr. Harquail: No, it is only that the clerk acknowledged that I wanted to pick up on the point that was made by the hon. member with respect to the *Ocean Ranger*, and now I am losing my position to respond to that.

The Chairman: No, in fact the clerk was not making the list. I was, and I had written them down in that order.

Mr. Harquail: I see. Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Forrestall: I am on the same; I am not at your level of course, but I am on the same wavelength.

We have established and I think quite properly a history in this committee in recent years of being masters of our own destiny, and we have established the right to at least seek authority to travel under an item in the estimates. It seems to me that this committee might be a little remiss if in fact we do not, under an item in the estimates, do some travel, do some investigative work on our own in this whole area of search and rescue. It is an ideal one, I think, in terms of the workload that is in front of us. It may very well permit us by June to renew the propriety of our right to do investigative work, which I think is probably the most important thing that not just this committee but all committees of the House can undertake.

• 1610

Search and rescue, of course, has preoccupied us, and I think it is incumbent upon us to make some contribution in the public field with respect to this. We have for too long let this matter be handled...

Mr. Nowlan: By bureaucrats.

Mr. Forrestall: —at a level that is quasi-judicial or restricted and secretive. The reports that are in front of us, while they make some sense, reflect the inability of the bureaucracy to cut through the political problems, and probably quite rightly so, that surround this question. I think it would be remiss of us if we hid behind our lethargy and did not devote time and effort to this very serious question.

The Chairman: Mr. Forrestall, I think that is a very important suggestion. I wonder if I could ask you to communicate to me, or to Mr. Nowlan, some ideas as to precisely what types of investigative work we might do so that, again, we can consider it at a subcommittee meeting.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, our caucus committee on transport meets three times a week and we seize ourselves

[Translation]

M. Harquail: Je pensais que c'était M. Nowlan qui venait après moi.

Le président: Non, il y a M. Forrestall: c'est au sujet de la même question, Mike?

M. Forrestall: Oui.

Le président: D'accord. Allez-y.

M. Forrestall: Dieu me préserve de marcher sur la tête du distingué député du nord du Nouveau-Brunswick.

M. Harquail: Non, c'est seulement que le greffier a bien vu que je voulais reprendre le point soulevé par le député au sujet de l'*Ocean Ranger*, et maintenant je perds ma place pour reprendre.

Le président: Non. Le greffier ne faisait pas la liste. C'est moi qui m'en occupais, et c'est dans cet ordre que les noms y figuraient.

M. Harquail: Je vois. Merci, monsieur le président.

M. Forrestall: Je veux parler de la même chose. Je ne suis pas à votre niveau, bien sûr, mais je suis sur la même longueur d'ondes.

Il me semble que nous avons toujours réussi par le passé à être maîtres de notre propre destinée ici au Comité, et nous avons bien établi notre droit d'au moins chercher à obtenir l'autorisation de voyager pour étudier un article relevant des prévisions budgétaires. Ce serait d'ailleurs négligeant de la part du Comité de ne pas voyager, de ne pas entreprendre lui-même des travaux de recherche, dans le cadre de notre étude des prévisions budgétaires, au sujet de toute cette question des mesures de recherche et de sauvetage. Ce serait à mon avis idéal pour le travail qui nous attend. Cela nous permettrait en outre de confirmer au mois de juin notre droit de faire des enquêtes, ce qui à mon avis constitue la tâche la plus importante des comités de la Chambre.

Les opérations de sauvetage sont une question préoccupante et nous devrions prendre publiquement position à cet égard. Cela fait trop longtemps en effet que nous laissons cette tâche...

M. Nowlan: À des fonctionnaires.

M. Forrestall: ... à un niveau quasijudiciaire qui a tendance à en faire un secret d'État. Les rapports prouvent d'ailleurs que les fonctionnaires ne parviennent pas à résoudre certaines questions politiques qui sous-tendent ce problème. Il nous incombe donc de nous secouer et de consacrer tout le temps qui s'impose à cette question fort importante.

Le président: C'est une excellente idée. Pourriez-vous nous donner quelques exemples du type d'enquête qu'il faudrait à votre avis entreprendre, afin que le sous-comité puisse examiner la question.

M. Forrestall: Notre caucus qui se réunit trois fois par semaine examine régulièrement toutes les questions importan-

[*Texte*]

regularly of these very important matters. This is but one issue that has been discussed on a number of occasions, which is fully agreed on with respect to the views of the 15 or 20 of us in our caucus who are quite concerned.

Mr. Nowlan: Start with prayers.

The Chairman: Thank you. Mr. Harquail.

Mr. Forrestall: Just a minor exaggeration.

Mr. Harquail: Thank you, Mr. Chairman. With great respect to the former chairman of this committee, Mr. Forrestall, our distinguished colleague, I just wanted to say that while we were making great progress talking about the reports and the work we were going to do, I found it strange that Mr. Nowlan brought up the question of any arm of the Canadian Parliament giving up any of its powers to do our work through the Congress of the United States. I am surprised at that position, because we know that the Government of Newfoundland, Mr. Peckford, and the national government have agreed on an inquiry, which is headed by Mr. Justice Hickman. All the people I have heard from, and I understood especially Atlantic people, were quite prepared to allow them to carry out their work and to await their report. While we were talking about our own work here, and the important work that this committee will do, I was surprised that we got into an exchange talking about how important it was for us to run after the Congress report, whatever the Americans would have to say about this, as opposed to awaiting what the Canadians who have been designated in their responsibilities under the very capable direction of Mr. Justice Hickman have to say, supported by the Newfoundland government as well as being supported by our own national government, and to make a very serious and important inquiry into this tragedy. I for one am prepared to wait until they have spent the time required to do a good job to carry out the adequate investigation into this serious tragedy.

Mr. Nowlan: Mr. Chairman, if I could reply on the point, and I appreciate the interjection on what I said, but the very fact is that before these rules changed there was no vehicle for parliamentarians. I resent as a Canadian, and I would hope you would share the resentment, that the American congressmen, a subcommittee on their transport of their Congress, have already had evidence separate and apart from the two other hearings that are going on. We are sitting here like dodos, with our head buried in the sand, with Chief Justice Hickman, fine, carrying on the expert thing that is going to go on for two or three years and perhaps coming up with rules and regulations for oil rigs forever and a day. I am not necessarily denigrating their work, but I feel as a parliamentarian—let alone on the east coast, but that is immaterial because it is a national question on both coasts—that we are the proverbial dodos not even having any play, especially now in view of some of the recent answers that there has been no assurance that procedures have changed on the oil rigs.

I think as a parliamentarian that if something happened to another rig, and a commission, American or Canadian, found out there were not insulation suits, there were not proper rowboats, there were not proper training procedures . . . There were not the proper training procedures, as you well know, for

[*Traduction*]

tes. Cette question n'est que l'un d'entre elles, dont nous avons discuté à plusieurs reprises et elle a fait l'unanimité au sein du caucus.

M. Nowlan: Commencez donc par les prières.

Le président: Merci. Monsieur Harquail.

M. Forrestall: Une légère exagération.

M. Harquail: Merci, monsieur le président. Alors que je respecte hautement M. Forrestall, ancien président du Comité, je tiens à signaler que je trouve plutôt étrange qu'alors que nos discussions concernant les rapports et le travail à faire vont bon train, M. Nowlan ait pu envisager la possibilité de nous dessaisir de notre pouvoir au profit du Congrès américain qui serait chargé de nos travaux. Je trouve cela plutôt étrange vu que M. Peckford, pour le gouvernement de Terre-Neuve, aussi bien que le gouvernement fédéral ont convenu d'instituer une enquête qui sera présidée par le juge Hickman. Tout le monde semble prêt à attendre que cette commission dépose ses conclusions, plus particulièrement les habitants de l'Atlantique. Alors qu'il est question de ce que le comité doit faire dans ce domaine, je trouve surprenant qu'on attache tant d'importance à un rapport du Congrès américain plutôt que d'attendre les conclusions de la Commission canadienne présidée par le juge Hickman qui est chargé d'enquêter sur cette tragédie. Pour ma part j'attendrai tout le temps qu'il faut, pour les conclusions de cette enquête.

M. Nowlan: Tout cela est très joli mais il n'en reste pas moins qu'avant ce changement, les parlementaires ne pouvaient rien faire. Je me sens blessé dans mon amour-propre national de constater que les membres du sous-comité des Transports du Congrès américain ont pu obtenir des renseignements indépendamment des deux enquêtes qui se déroulent actuellement. Pendant ce temps, nous nous cachons la tête dans le sable en attendant que le juge Hickman propose au bout de deux ou trois ans un nouveau règlement qui régirait les plate-formes de forage. Mon propos n'est d'ailleurs pas de critiquer la commission présidée par le juge Hickman, ce qui n'empêche qu'alors qu'il s'agit d'un problème d'importance nationale, nous restons les bras croisés, et ce d'autant plus que nous avons appris récemment que rien ne garantit que les procédures visant l'exploitation des plates-formes de forage a été modifiée.

Imaginez ce qui arriverait si un malheur frappait à nouveau une plate-forme de forage et que l'on constatait que les hommes n'avaient pas été équipés de combinaisons isolantes, qu'il n'y avait pas de bateau de sauvetage convenable et que les hommes n'avaient pas reçu une formation suffisante. Vous

[Text]

the ballast operator, which now seems to be the hinge of the whole problem; a two-week course, if he takes it, for an oil rig worth multi-millions of dollars, when you need a two-year course to get your first mate's papers on a ship under the coast guard, and that we licence as a transport department of a government. That to me is something that should be corrected.

Mr. Forrestall: There was not even provision, Maurice, for a provincial jurisdiction to launch a coroner's inquiry. That was our difficulty. We have now gone through a Dubin form of inquiry, which in effect is what it is. We had to do that because we had no way of touching those rigs out there; we had no way. Our new rules—I think I share Mr. Nowlan's point of view . . . would have given us a way to have sought a reference. We could have in a quiet way at least seized ourselves of the basic evidence.

Mr. Harquail: Mr. Chairman, I do not want to . . .

The Chairman: Mr. Harquail, before you speak, and I am going to give you the opportunity to speak, I really do not know where we are going with this argument. I do not really see what it has to do . . .

Mr. Gimaïel: That is what I want to say, Mr. Chairman. I think you proposed a steering committee meeting.

The Chairman: Right.

Mr. Gimaïel: That is a good point that could be discussed at a steering committee meeting.

I understand the point brought up by Mr. Nowlan. Let us say that I do not know if the inquiry being made now by the Chief Justice is only on the *Ocean Ranger* incident or if it is looking into other platforms or all the work that we can do on northern . . . around Canada. There is a place for discussion, but at the steering committee meeting. If you think we could have an order of reference to have a special look at that question, after a steering committee meeting you could present it here and we could see.

The Chairman: Yes. I am hearing these arguments on the basis that this is an organizational committee meeting and we were discussing various things that we should deal with. My only caveat is that I do not think at this meeting we should go into detail on discussion of anything.

Mr. Harquail.

Mr. Harquail: I do not want to delay the meeting, Mr. Chairman. I think what we have had, and what should take place in any committee, is a debate or an exchange on a point. I do not know of any Canadian that does not share our concern about some regulations or what happened during that tragedy.

What I might have missed, Mr. Chairman, was that the suggestion that he was making that this committee be empowered to carry out some sort of an investigation. I did not get that in the first intervention that he made.

[Translation]

savez fort bien en effet que le responsable du ballast n'avait pas une formation suffisante, ce qui semble avoir été le noeud du problème. Alors qu'il faut étudier deux ans pour devenir capitaine d'un bateau de la garde côtière et obtenir le permis du ministère des Transports, il suffit d'un cours de quinze jours pour le responsable du ballast travaillant sur une plate-forme de forage qui coûte des millions de dollars. Voilà quelque chose qu'il faudrait changer de toute urgence.

M. Forrestall: On n'avait même pas prévu une enquête judiciaire menée par le coronaire. Nous avons eu en quelque sorte une enquête Dubin car jusqu'à présent, le règlement ne nous permettait pas de nous saisir de la question des plates-formes de forage. Le nouveau règlement nous aura au moins permis de demander un ordre de renvoi et d'obtenir des éléments de preuve.

M. Harquail: Monsieur le président . . .

Le président: Un instant, s'il vous plaît. Je ne vois vraiment pas à quoi sert cette discussion.

M. Gimaïel: C'est justement ce que j'allais faire remarquer, monsieur le président. Vous avez suggéré de convoquer le comité de direction.

Le président: Oui.

M. Gimaïel: Ce serait au comité de direction de discuter de cette question.

Je comprends fort bien M. Nowlan. Je ne sais pas si l'enquête du Juge en chef portera uniquement sur l'accident de l'*Ocean Ranger* ou sur l'ensemble du problème des plates-formes de forage. Cette question devrait être débattue au comité de direction pour décider si nous devons demander un ordre de renvoi pour pouvoir étudier tout ce problème. La décision sera communiquée au Comité qui trancherait.

Le président: D'accord. Je vous ai jusqu'à présent laissé la parole étant donné qu'il s'agit ici d'une réunion d'organisation, au cours de laquelle il est normal de discuter des questions dont nous pouvons nous saisir. Mais je ne pense pas que le moment soit bien choisi pour discuter de ces questions en détail.

Monsieur Harquail.

M. Harquail: Mon propos n'est pas de retarder la réunion. Il est normal à mon avis, que l'on discute des questions qui nous intéressent au cours de réunion. La tragédie de l'*Ocean Ranger* a touché tous les Canadiens et il est donc normal que nous discussions des carences réglementaires qui sont à l'origine de cette tragédie.

Je n'ai pas bien saisi ce qu'il disait concernant l'autorisation qui pourrait éventuellement être accordée au Comité pour mener une enquête.

[Texte]

The Chairman: No. What was suggested was that under the new Standing Orders we may have that sort of power; that is all.

Mr. Nowlan: That is right; I was getting at that.

Mr. Harquail: You were getting at that. Well, that was not clear in my mind that that was what you were asking.

Mr. Nowlan: We could not do it before; there was no way. Now we might.

Mr. Gimaïel: That is an interesting . . .

Mr. Forrestall: Short of going and asking: Hey, would you like to like to give us this to do, it is something we would like to look at, we have no way of approaching it.

The Chairman: We are going to have to approach various areas as we go along and get procedural rulings on them. I cannot give the answers on all of those things now.

Thank you, Mr. Harquail. Mr. Flis is next.

Mr. Flis: Thank you, Mr. Chairman. I would just like to put on record a correction, or maybe a clarification, as far as the answers that the minister and the parliamentary secretary have been given on the *Ocean Ranger* U.S. investigation. The hon. member may know, or may not know, and that is why I would like to get it on the record, that the U.S. report has not been released yet. Our information is that it probably will not be released for another couple of weeks. I think this might help him understand why the answers that the minister gave, the answer that I gave, were of the nature that they were.

Mr. Forrestall: The problem is that we have to get jurisdiction somehow or another, and if it is an extension of the customs zone . . . For example, who is going to look at that legislation? The other aspect of the minister trying to slough off to Energy the responsibility for matters that are marine seems a little somewhat surprising to me. We have to get some jurisdiction, some handle, because that can happen tomorrow. We are coming into the spring gales and it can happen tomorrow.

Mr. Nowlan: Mr. Chairman, this is not going anywhere. Let us get it to the steering committee.

But just to come back, I am glad Mr. Flis added that point, which leads to this question. Surely between governments—I mean, have we requested the report? And there is a difference in the report from the answer of the parliamentary secretary who, on the basis of your statement, I guess is more correct than I thought he was when I read it in the paper, because he did not say it in the House, he said it outside the House, said that the report had not even come and that he had not read it yet.

• 1620

Okay, if it is not released, that is one thing; but surely, officially or unofficially, between minister and department down in the States, I would think there would be an interest to request it, even between governments. That is one point, and I

[Traduction]

Le président: On avait simplement fait remarquer que le Comité serait peut-être habilité à mener pareille enquête par application du nouveau Règlement de la Chambre.

M. Nowlan: C'est très juste.

M. Harquail: C'est justement ce que je n'avais pas bien compris.

M. Nowlan: Par le passé, nous ne pouvions pas mener pareille enquête, alors que ce sera peut-être possible à l'avenir.

M. Gimaïel: C'est intéressant.

M. Forrestall: Nous serions pratiquement obligés d'implorer qu'on nous confie cette tâche.

Le président: Nous devons envisager différentes possibilités et obtenir des décisions de procédure au fur et à mesure. Il m'est impossible en effet de répondre dès maintenant à toutes vos questions.

Merci, monsieur Harquail. Monsieur Flis.

M. Flis: Merci, monsieur le président. Je voudrais faire une mise au point concernant les réponses fournies par le ministre et le secrétaire parlementaire au sujet de l'enquête américaine sur l'*Ocean Ranger*. Je ne sais pas si vous savez que le rapport américain n'a pas encore été publié et qu'il ne le sera pas, paraît-il, avant quinze jours. C'est la raison pour laquelle le ministre et moi-même avons répondu comme nous l'avons fait.

M. Forrestall: L'essentiel, c'est que nous sommes compétents en la matière. Qui sera chargé d'examiner ce texte législatif? Par ailleurs, je ne vois pas pourquoi des questions relevant du transport maritime seraient refilées au ministère de l'Énergie ainsi que le ministre semble avoir envie de le faire. Quoi qu'il en soit, il est essentiel que nous puissions intervenir car une catastrophe pourrait frapper incessamment maintenant que les tempêtes de printemps s'annoncent.

M. Nowlan: Cette discussion ne mène nulle part, monsieur le président. Je propose que le comité de direction se charge de cette question.

La mise au point de M. Flis m'amène à une autre question. Le gouvernement canadien a-t-il demandé au gouvernement américain que ce rapport lui soit communiqué? D'ailleurs le secrétaire parlementaire a précisé non pas à la Chambre mais à l'extérieur, que le rapport ne lui avait pas encore été communiqué et que dès lors il n'en avait pas pris connaissance.

Puisque ce rapport n'a pas encore été rendu public, je comprends. Mais je ne peux pas m'imaginer que le gouvernement canadien ou le ministre ne puisse pas en demander communication aux Américains. J'espère d'ailleurs que cela a

[Text]

would hope that has been done. However, the real thing comes back to the question I asked the minister, and his answer, and perhaps he was thinking that because the report has not been released he could not give any assurances, but my question was on safety procedures presently in place regardless of reports, and that is when he came back . . . There might have been a misunderstanding in the question and answers. But anyway, that is more between the minister and me . . .

The Chairman: Okay. Anyway, it seems to me we have had a pretty lively organizational meeting. If there are no other points, I would ask the members of the steering committee to stay behind for a moment, because I would like to propose a time. The steering committee consists of Mr. Flis, Mr. Nowlan, Mr. Benjamin, and the chairman.

The committee is adjourned to the call of the Chair.

[Translation]

déjà été fait. Ce qui n'empêche qu'en réponse à ma question concernant les mesures de sécurité actuellement en vigueur, indépendamment de tout rapport, le ministre ne m'a donné aucune assurance, peut-être parce que justement le rapport n'avait pas encore été rendu public. Il y a peut-être eu malentendu entre nous.

Le président: D'accord. Notre réunion n'a certainement pas été ennuyeuse. Cette question étant réglée, je demanderais aux membres du comité de direction, notamment MM. Flis, Nowlan et Benjamin de rester dans la salle pour que nous puissions fixer une date.

La séance est levée.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Printing Office,
Supply and Services Canada,
45 Sacré-Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Imprimerie du gouvernement canadien,
Approvisionnement et Services Canada,
45, boulevard Sacré-Coeur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 88

Tuesday, March 15, 1983

Chairman: Maurice A. Dionne

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 88

Le mardi 15 mars 1983

Président: Maurice A. Dionne

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on*

Transport

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des*

Transports

RESPECTING:

Main Estimates 1983-84: Votes 1 and 5—Departmental
Administration Program under TRANSPORT

CONCERNANT:

Budget principal 1983-1984: crédits 1 et 5—Programme
de l'administration centrale sous la rubrique
TRANSPORTS

APPEARING:

The Honourable Jean-Luc Pepin, Minister of Transport

COMPARAÎT:

L'honorable Jean-Luc Pepin, ministre des Transports

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



First Session of the

Thirty-second Parliament, 1980-81-82-83

Première session de la

trente-deuxième législature, 1980-1981-1982-1983

STANDING COMMITTEE ON
TRANSPORT

Chairman: Maurice A. Dionne

Vice-Chairman: Robert Bockstael

MEMBERS/MEMBRES

Les Benjamin
John Campbell (*LaSalle*)
Pierre Deniger
Jesse P. Flis
Michael Forrestall
Hon. Don Mazankowski
J. Patrick Nowlan
Charles Turner

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Maurice A. Dionne

Vice-président: Robert Bockstael

ALTERNATES/SUBSTITUTS

Chuck Cook
Léopold Corriveau
Jack Ellis
Pierre Gimaïel
Maurice Harquail
Gérald Laniel
Bill McKnight
Paul McRae
Sid Parker
Keith Penner

(Quorum 6)

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 69(4)(b)

On Tuesday, March 15, 1983:

Mr. Parker replaced Mr. Kristiansen.

Conformément à l'article 69(4)b) du Règlement

Le mardi 15 mars 1983:

M. Parker remplace M. Kristiansen.

ORDER OF REFERENCE

Wednesday, February 23, 1983

ORDERED,—That Transport Votes 1, 5, 10, 15, 20, 25, 30, 35, L40, 45, 50, 55, 60, 65, 70, 75, 80, 85, 90, L95, 100 and 105 for the fiscal year ending March 31, 1984, be referred to the Standing Committee on Transport.

ATTEST:

ORDRE DE RENVOI

Le mercredi 23 février 1983

IL EST ORDONNÉ,—Que les crédits 1, 5, 10, 15, 20, 25, 30, 35, L40, 45, 50, 55, 60, 65, 70, 75, 80, 85, 90, L95, 100 et 105, Transports, pour l'année financière se terminant le 31 mars 1984, soient déferés au Comité permanent des transports.

ATTESTÉ:

Le Greffier de la Chambre des communes

C.B. KOESTER

The Clerk of the House of Commons

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, MARCH 15, 1983

(131)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 9:35 o'clock a.m. this day, the Chairman, Mr. Dionne (*Northumberland—Miramichi*) presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Benjamin, Bockstael, Deniger, Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Flis, Forrestall, Mazankowski, Nowlan and Turner.

Alternates present: Messrs. Ellis, Harquail and Parker.

Other member present: Mr. Maltais.

Appearing: The Honourable Jean-Luc Pepin, minister of Transport.

Witnesses: From the Department of Transport: Mr. Arthur Kroeger, Deputy Minister; Mr. Nick Mulder, Administrator, Canadian Surface Transportation Administration; Mr. Gordon Sinclair, Administrator, Canadian Air Transportation Administration and Mr. Alastair Allan, Administrator, Canadian Marine Transportation Administration.

The Order of Reference, dated Wednesday, February 23, 1983, being read as follows:

ORDERED,—That Transport Votes 1, 5, 10, 15, 20, 25, 30, 35, L40, 45, 50, 55, 60, 65, 70, 75, 80, 85, 90, L95, 100 and 105 for the fiscal year ending March 31, 1984, be referred to the Standing Committee on Transport.

By unanimous consent, the Chairman called Votes 1 and 5—Departmental Administration Program under TRANSPORT.

The Minister made a statement and, with the witnesses, answered questions.

At 12:35 o'clock p.m., the Committee adjourned until 3:30 o'clock p.m., Thursday, March 17, 1983.

PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 15 MARS 1983

(131)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 9h35 sous la présidence de M. Dionne (*Northumberland—Miramichi*), président.

Membres du comité présents: MM. Benjamin, Bockstael, Deniger, Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Flis, Forrestall, Mazankowski, Nowland et Turner.

Substituts présents: MM. Ellis, Harquail et Parker.

Autre député présent: M. Maltais.

Comparaît: L'honorable Jean-Luc Pepin, ministre des Transports.

Témoins: Du ministère des Transports: M. Arthur Kroeger, sous-ministre; M. Nick Mulder, administrateur, Administration canadienne du transport de surface; M. Gordon Sinclair, administrateur, Administration canadienne du transport aérien; M. Alastair Allan, administrateur, Administration canadienne du transport maritime.

Lecture est faite de l'ordre de renvoi suivant du mercredi 23 février 1983:

IL EST ORDONNÉ,—Que les crédits 1, 5, 10, 15, 20, 25, 30, 35, L40, 45, 50, 55, 60, 65, 70, 75, 80, 85, 90, L95, 100 et 105, Transports, pour l'année financière se terminant le 31 mars 1984, soient déferés au Comité permanent des transports.

Du consentement unanime, le président met en délibération les crédits 1 et 5—Programme de l'administration centrale sous la rubrique TRANSPORTS.

Le ministre fait une déclaration puis, avec les témoins, répond aux questions.

A 12h35, le Comité suspend ses travaux jusqu'au jeudi 17 mars 1983, à 15h30.

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

[Texte]

Tuesday, March 15, 1983

• 0935

The Chairman: Order, please.

Under the procedures of this committee, the committee can hear evidence without a quorum being present provided that there are representatives from the government party and the Official Opposition party.

Our Order of Reference, relating to the Main Estimates for the fiscal year ending March 31, 1984 reads as follows:

ORDERED: That Transport Votes 1, 5, 10, 15, 20, 25, 30, 35, L40, 45, 50, 55, 60, 65, 70, 75, 80, 85, 90, L95, 100 and 105 for the fiscal year ending March 31, 1984 be referred to the Standing Committee on Transport.

I will not read all of those again.

We have Votes 1 and 5 of the Departmental Administration Program before us.

TRANSPORT

A—Department—Departmental Administration Program

Vote 1—Departmental Administration—Operating Expenditures.....	\$102,552,000
--	---------------

Vote 5—Departmental Administration—Capital Expenditures.....	\$18,003,000
--	--------------

The Chairman: Is it the wish of the committee to consider these votes together through unanimous consent?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Thank you. You will find these votes listed in your Blue Book on pages 29-6 to 29-17.

This morning, members of the committee, we are fortunate to have with us the Minister of Transport, the Honourable Jean Luc Pepin, as well as the deputy Minister, Mr. Kroeger, Administrator of the Air Administration, Mr. Sinclair, Administrator of the Marine Administration, Mr. Allan, all of whom we have met before.

Gentlemen, welcome to the committee. Mr. Minister do you have an opening statement? Or would you prefer to go directly to the inquisition.

The Hon. Jean Luc Pepin (Minister of Transport): I know the committee does not like me to speak but I will just use two minutes if I may.

Mr. Benjamin: Before the Minister starts, a point of order, Mr. Chairman. The notice says that we start the meeting at 9.30 a.m. How long do we go? Is it 12.00 or 12.30 p.m.?

The Chairman: I guess that basically is dependent upon when the minister's next commitment is.

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

[Traduction]

Le mardi 15 mars 1983

Le président: À l'ordre, s'il vous plaît.

En vertu de la procédure du Comité, celui-ci peut entendre les témoignages sans qu'il y ait quorum, à la condition que des représentants du parti gouvernemental et de l'Opposition officielle soient présents.

Notre ordre de renvoi relatif au budget principal pour l'année financière se terminant le 31 mars 1984 est le suivant:

IL EST ORDONNÉ: Que les crédits 2, 5, 10, 15, 20, 25, 30, 35, L40, 45, 50, 55, 60, 65, 70, 75, 80, 85, 90, L95, 100 et 105, sous la rubrique Transports, pour l'année financière se terminant le 31 mars 1984, soient déferés au Comité permanent des transports.

Je ne vais pas vous lire tous ces chiffres de nouveau.

Nous avons étudié les crédits 1 et 5 du Programme de l'administration centrale.

TRANSPORTS

A—Ministère—Programme de l'administration centrale

Crédit 1 ^{er} —Administration centrale—Dépenses de fonctionnement.....	\$102,552,000
---	---------------

Crédit 5—Administration centrale—Dépenses en capital	\$18,003,000
--	--------------

Le président: Est-ce que vous souhaitez unanimement étudier ces crédits ensemble?

Des voix: D'accord.

Le président: Je vous remercie. Vous trouverez ces crédits à la page 29-7 à 29-18 du Livre bleu.

Nous sommes heureux d'accueillir ce matin le ministre des Transports, l'honorable Jean Luc Pepin, de même que le sous-ministre M. Arthur Kroeger, l'administrateur de l'Administration du transport aérien, M. Sinclair, l'administrateur du transport maritime, M. Allan. Nous les avons tous déjà rencontrés.

Messieurs, nous vous souhaitons la bienvenue au Comité. Monsieur le ministre, avez-vous une déclaration préliminaire? Préférez-vous que nous passons immédiatement à notre enquête?

L'honorable Jean Luc Pepin (ministre des Transports): Je sais que les membres du Comité n'aiment pas que je prenne la parole, mais je vais le faire pendant deux minutes si vous me le permettez.

M. Benjamin: Avant que le ministre commence, j'invoque le Règlement, monsieur le président. L'avis que nous avons reçu mentionne que le Comité doit siéger à 9h30, mais pendant combien de temps? Est-ce midi ou 12h30?

Le président: J'imagine que cela dépend surtout du prochain rendez-vous du ministre.

[Text]

An hon. Member: Pardon me?

The Chairman: I said I guess that is basically dependent upon when the minister's next commitment is. Until noon perhaps.

Mr. Pepin: I have House duty at 11.00 a.m. I understand, but I will be back any number of times.

The Chairman: We have other meetings planned for Thursday with the minister as well.

Mr. Benjamin: No more meetings later today?

The Chairman: No, because of House duty.

Mr. Benjamin: We all have House duties. All right.

Mr. Pepin: I will not talk much about the administrative side of the estimates because you have so much paper on that. I presume you have been through it. The thing that strikes us is of course the increase in the money spent, but when you look at it, you have a substantial enumeration of that in the first pages of the main document on estimates. You will see there that VIA takes most of that \$580 million increase. I see that members are not particularly interested in what I am saying. I was going to say a few words on the legislative side also.

As you know, you passed in 1980 the Transportation of Dangerous Goods Act and this one is progressing, not as rapidly as we would all wish it would, particularly because of the difficulties of drafting the regulations, but maybe we will have an occasion to show that other aspects of it—that is provincial counterpart legislation and the federal-provincial agreements—are doing reasonably well.

The Canada Ports Act, which you passed in 1982, is doing fine. You are aware that it has been proclaimed recently and now the board, the maxi-board, as we call it, is looking at applications from different ports of the country to become quite autonomous mini corporations. I think they have six before them now.

I would like to tell you, gentlemen, ladies, that the proposed Aviation Safety Board Act is ready for you to look at. It has been ready for a number of months and you can have it anytime you want it.

• 0940

I would like to tell you, gentlemen, ladies, that the Aviation Safety Board Act is ready for you to look at; it has been ready for a number of months and you can have it any time you want to have it. This will be the implementation, Mr. Mazankowski . . . of Dubin I—I want to tell you particularly, because you were the man who created the Dubin inquiry—and Volume II and Volume III of Dubin will be incorporated in the Aeronautics Act. I want to tell you that this will be ready, hopefully, by the fall, it is quite advanced now. By then, by the fall, hopefully we will have concluded our effort on safety in the air and this committee will have contributed

[Translation]

Une voix: Excusez-moi?

Le président: Je disais que ça dépendait principalement de ce que doit faire le ministre ensuite. Jusqu'à midi peut-être.

M. Pepin: Je dois être à la Chambre à 11h00. Cependant, je reviendrai à quelques reprises.

Le président: Nous avons prévu d'autres réunions jeudi avec le ministre.

M. Benjamin: Nous n'avons pas d'autres séances aujourd'hui?

Le président: Non, à cause de la Chambre.

M. Benjamin: Nous devons tous être présents à la Chambre. Très bien.

M. Pepin: Je ne parlerai pas trop de l'aspect administratif du budget car vous avez beaucoup de documentation à ce sujet. J'imagine que vous l'avez lue. Ce qui me frappe évidemment c'est l'augmentation des dépenses, mais en y regardant de près, l'énumération est importante dans les premières pages du document principal sur le budget. Vous verrez par exemple que VIA prend la majeure partie de l'augmentation de \$580 millions. Je vois que les députés ne sont pas particulièrement intéressés à ce que je dis. J'allais également dire quelques mots concernant l'aspect législatif.

Comme vous le savez, vous avez adopté en 1980 la Loi sur le transport des produits dangereux qui progresse, peut-être pas aussi rapidement que nous l'aurions espéré, à cause des difficultés surtout que pose la rédaction du Règlement, mais nous aurons peut-être l'occasion de vous montrer que d'autres aspects de cette loi—son pendant provincial et les accords fédéral-provinciaux—vont assez bien.

La Loi sur les ports du Canada que vous avez adoptée en 1982 va très bien. Vous savez sans doute qu'elle a été proclamée récemment et que la commission, la maxi-commission comme nous l'appelons, étudie les demandes des différents ports du pays qui veulent devenir de mini-corporations autonomes. Je crois que la commission en étudie six présentement.

Je voudrais vous dire, mesdames et messieurs, que le projet de loi concernant la Commission de la sécurité aérienne est prêt à être étudié par le Comité. Il est prêt déjà depuis quelques mois et vous pouvez l'obtenir quand vous le voudrez.

Cela sera la mise en vigueur, monsieur Mazankowski . . . de Dubin I—je voulais vous le dire surtout, puisque vous êtes le responsable de l'enquête Dubin—les volumes II et III de Dubin feront partie de la loi sur l'aéronautique. Cela sera prêt, je l'espère, d'ici l'automne, les travaux sont bien avancés. Nous espérons donc pouvoir terminer nos activités sur la sécurité aérienne à l'automne et le Comité aura beaucoup fait pour améliorer la sécurité aérienne au Canada.

[*Texte*]

immensely to bringing about a much improved safety in the air system for Canada.

We have two other bills being prepared now: one contains amendments to the Shipping Act—remember that this has been in the making for a number of years—and we have a new coasting act also—a proposed trade coasting act—on which I made an announcement some months ago. That is also in the making. We have the proposed western rail transportation act also, which will be ready next week, and that should go to committee as soon as members of the three parties will accept that it should. This is on the list you saw, Mr. Chairman, the progress that is being made.

You have already introduced the main officers of the department, so I will not do that. We are ready to try to answer your questions, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Minister.

I am starting with Mr. Nowlan. Fifteen minutes, Mr. Nowlan.

Mr. Nowlan: Thank you very much, Mr. Chairman, I will try to be short and brief; hopefully, the minister and all the other witnesses will be as brief as my questions.

I am glad to have the officials here and the minister's brief report, which was notable, obviously, for some of the omissions as well as some of the matters mentioned that are under way.

The first item I would like to ask the minister about, Mr. Chairman, is, just what is the status of appointing the chairman of the CTC? Are you waiting until St. Patrick's day to replace Mr. Benson, who is in Dublin, with somebody else as chairman? The longer that body goes without a chairman, I think the more likely it is that we are going to get into a lot more of the Gilbert and Sullivan farces that went along with the domestic seat sale here two weeks ago. My first question is: When are you going to announce the chairman? And is it going to be an ex-politician by the name of Otto Lang?

Mr. Pepin: The gentleman mentioned is not being considered, at this time, anyway. I had a suggestion, which I have made, which has not yet been accepted. I think my hon. friend is aware of that. It has not been accepted. But I want to emphasize that there is an acting chairman. Mr. Gray is the acting chairman of the CTC. I want to emphasize, also, the fact that there is a full membership of the CTC at this time, with the exception of the chairman. My latest appointment was Mr. Chapman, from Vancouver.

Mr. Nowlan: I bumped into Mr. Chapman in the Marine Building the day after he was appointed and was glad to meet him, but I am talking about the chairman. Surely the minister must appreciate that, as long as that position goes unfilled, there is a little wallowing around in terms of direction—

[*Traduction*]

Nous avons deux autres projets de loi sur la planche présentement: le premier contient des amendements à la Loi sur la marine marchande du Canada—rappelez-vous que ce travail est commencé depuis un certain nombre d'années—et nous avons également une nouvelle loi sur les questions côtières—un projet de loi sur le commerce côtier—que j'ai annoncé il y a quelques mois. Ce projet de loi est également à l'étude. Nous avons aussi le projet de loi sur le transport par chemin de fer dans l'Ouest, qui sera prêt la semaine prochaine, et qui sera déféré aux membres du comité dès que les membres des trois partis accepteront qu'il le soit. Cela fait partie de la liste que vous avez vue, monsieur le président, sur les progrès réalisés.

Vous avez déjà présenté les hauts fonctionnaires du ministère, par conséquent, je m'abstiens de le faire. Nous sommes prêts à répondre à vos questions, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur le ministre.

Je donne d'abord la parole à M. Nowlan. Vous avez quinze minutes, monsieur Nowlan.

M. Nowlan: Merci beaucoup, monsieur le président. J'essaierai d'être très bref. J'espère que le ministre et les autres témoins le seront également.

Je suis heureux d'avoir l'occasion de rencontrer les hauts fonctionnaires et d'avoir entendu le court rapport du ministre, d'autant plus remarquable qu'il comporte certaines omissions en plus des questions de projets en cours.

Je voudrais tout d'abord demander au ministre, monsieur le président, où en est la nomination d'un président de la Commission canadienne des transports? Attendez-vous la fête de la Saint-Patrice pour remplacer M. Benson, qui est à Dublin, par quelqu'un d'autre au poste de président? Plus longtemps l'organisme sera sans président, plus il y a de chances que nous nous trouvions dans une situation du genre comédie Gilbert & Sullivan, comme c'était le cas il y a deux semaines lors de la vente au Canada de places sur les avions. Ma première question est donc la suivante: Quand allez-vous annoncer qui sera le prochain président? Est-ce que ce sera un ancien politicien du nom de Otto Lang?

M. Pepin: Nous n'avons pas songé, pour le moment du moins, à la personne que vous venez de mentionner. J'ai fait une suggestion qui n'a pas encore été acceptée. Je crois que mon ami est au courant. Ma suggestion n'a pas été retenue. Je voulais souligner qu'il y a un président suppléant à la société, en la personne de M. Gray. Je voulais souligner également que la Commission a son plein effectif présentement, à l'exception du président. La dernière que j'ai faite c'était celle de M. Chapman de Vancouver.

M. Nowlan: J'ai eu le plaisir de rencontrer par hasard M. Chapman dans l'édifice Marine l'autre jour, après sa nomination. Je songeais cependant au président. Le ministre doit sûrement se rendre compte, que tant que le poste sera vacant, plus l'orientation de la Commission sera floue, autrement,

[Text]

otherwise, why appoint a chairman? When do you anticipate the appointment of the replacement to Mr. Benson?

Mr. Pepin: I have no way of knowing. This is not in my hands. The minister can propose, Cabinet disposes. Is the member a candidate, too? There is no dearth of candidates.

Mr. Nowlan: You could certainly appoint Mr. Mazankowski a heck of a lot better than you could appoint Otto Lang, and some of the other people you have considered.

Anyway, be that as it may, Mr. Chairman, since we have only 15 minutes, one matter that the minister did not mention is domestic air policy. I would like to know what the status is of that report on which this committee worked fairly labouriously and which it gave to the minister I think in March of last year. We are now in March 1983 and, other than a private meeting—with stale sandwiches—there has been nothing done in terms of domestic air policy. I would suggest that that is part of the problem of the domestic seat sales and/or Quebecair. What is the status of that report? Has it gone before Cabinet, either in whole or in part? Is it out of Cabinet? And is it the intention of the minister to implement any of the recommendations of that report?

• 0945

Mr. Pepin: Let me take a few minutes on this particular point, if I am allowed, because it is important. First, I do not accept the proposition that my so-called delay on the subject is any cause of the recent difficulty with the Americans on the seat sale. We have a bit of a deadlock there, because the committee does not like the draft paper I presented a year and some ago.

On the other hand, I do not like some of the recommendations they have made to me. I like a number of them; but it is not much use for me to say that, because I have to say in the next breath I feel I cannot accept some of the core recommendations of the committee report; those having to do with the role of carriers in Canada, national, regional and local. I cannot accept that; I am sorry. I feel this is not really a mandate, that this is too new, too flexible, too undefined, and will not constitute a message to the industry nor a message to the CTC.

I also cannot accept the recommendations of the committee with respect to the elimination of the distinctions between the schedule and charters. I cannot accept that. I regret I do not think it would be in the best interests of the country.

So we have a deadlock. But at the same time, I do not want to impose my views on the committee. So to make it very, very short, we are continuing with the present system, which emphasizes quite a lot the role of the CTC; and that meets with at least some of the recommendations of the committee.

So we are going on as of now. There is a good number of problems of movement taking place in the industry, and I do not think it is of the essence to devise an entirely new flight policy at this moment. I can elaborate on that.

[Translation]

pourquoi nommer un président? Quand prévoyez-vous nommer le remplacement de M. Benson?

M. Pepin: Je ne peux vous répondre, cela ne dépend pas de moi. Le ministre propose, le Cabinet dispose. Le député est-il candidat lui aussi? Les candidats ne manquent pas.

M. Nowlan: Vous pouvez certainement nommer M. Mazankowski plutôt que M. Otto Lang, ou que d'autres personnes auxquelles vous avez songé.

De toute façon, quoi qu'il en soit, monsieur le président, étant donné que nous avons 15 minutes, je soulignerai qu'une des questions que n'a pas mentionnées le ministre, c'est celle de la politique aérienne du Canada. J'aimerais savoir où en est ce rapport auquel le comité a travaillé arduement et qu'il a remis au ministre en mars dernier, je crois. Nous sommes maintenant en mars 1983 et, mise à part une réunion privée—où on nous a servi des sandwich racis—rien n'a été fait en matière de politique aérienne pour le Canada. Je prétends que cela fait partie du problème de vente de sièges sur les avions au Canada et aussi du problème de Québecair. Où en est le rapport? A-t-il été présenté au Cabinet, en totalité ou en partie? Le Cabinet l'a-t-il renvoyé? Le ministre a-t-il l'intention de mettre en vigueur certaines recommandations du rapport?

M. Pepin: Permettez-moi de prendre quelques minutes car la question est intéressante à mon avis. Premièrement, je ne crois pas que ce soi-disant retard soit la cause des difficultés que nous avons eues récemment avec les Américains au sujet de la vente de sièges d'avion. Nous sommes en quelque sorte dans une impasse ici, car le Comité n'aime pas le document préliminaire que j'ai présenté il y a un an environ.

Par ailleurs, je n'aime pas certaines recommandations qu'on m'a présentées. J'en aime quelques-unes, mais cela ne sert pas à grand-chose de le dire, car je dois dire dans un même souffle que je ne puis accepter les recommandations principales du rapport du Comité, celles qui ont trait au rôle des transporteurs au Canada, qu'ils soient nationaux, régionaux ou locaux. Je m'excuse, mais je ne puis les accepter. Ce n'est pas à mon avis un vrai mandat, c'est trop nouveau, trop souple, trop imprécis, et cela ne constitue pas un message pour l'industrie ni un message pour la société.

Je ne puis accepter les recommandations du Comité concernant l'élimination des distinctions entre les vols réguliers et les vols nolisés. Je ne peux accepter cela. Je le regrette, mais je ne crois pas que ce soit dans l'intérêt du pays.

Nous sommes donc dans une impasse, mais, en même temps, je ne veux pas imposer mon point de vue au Comité. Pour résumer brièvement, nous continuons à utiliser le système actuel qui met en évidence de façon très marquée le rôle de la société et cela rejoint au moins certaines recommandations du Comité.

Nous continuons donc à faire ce que nous faisons présentement. Il y a un grand nombre de problèmes de mouvement dans l'industrie, et je ne crois pas qu'il faille inventer de toutes nouvelles politiques pour les vols présentement. Je peux vous donner des précisions.

[Texte]

Mr. Nowlan: So if I understand the minister's answer, the report is still being considered and evaluated by the department. The report of this committee, even with changes, has not gone any further than the Cabinet. It is still sitting within the department. Is that correct?

Mr. Pepin: Yes, but we are not concentrating on it now. I think I have accepted the proposition I have just enunciated; that is . . .

Mr. Nowlan: The status quo.

Mr. Pepin: —the committee does not like my draft paper. I cannot accept the main recommendation of the committee report; so the status quo is continuing with a lot of emphasis being given to the CTC in the decisions we are making now, and the emphasis will be on public convenience and necessity rather than on the formalities of a clear-cut flight policy.

Mr. Nowlan: Mr. Minister, I will not argue any more on that at this stage. But coming back to something you started to answer—the seat sale and the fact you felt this had nothing to do with domestic air policy—with respect, I differ there.

But let us just take the seat sale. Do you think it was a very edifying experience to have our Minister of Transport deal with some official of CAB and not have CTC and the Air Transport Committee deal with their opposite numbers in the States? What justification is there for a national carrier to promote and sell discount tickets before there is approval of that sale in the United States? Surely, regardless of the whole broad brush of domestic air policy, there has to be some type of change within the CTC and/or the ministry so that Canadians are not held as hostages and used as pawns in a regulatory fight between two countries.

Mr. Pepin: Mr. Chairman, I do not think I should have taken exception to the fact that I negotiated with the Under-Secretary of Transportation of the United States. He is the number two man in the department. He is a political appointment. So it never really crossed my mind that I was downgrading the country I represented by negotiating with the number two man in transportation.

Mr. Nowlan: You sold out.

Mr. Pepin: No, not at all. If I may, in the United States a decision of this kind is made by the CAB, the Civil Aeronautics Board; but quite soon, it becomes a global government responsibility, and the State Department, the Transport Department and the White House get into it. So this negotiation was really quite a wide one, with quite a number of people from State, from Transportation, from the Canadian embassy there, the American embassy here and what not. It became quite a wide negotiation. We also had a negotiating team in Washington during part of these negotiations.

[Traduction]

M. Nowlan: Si j'ai bien compris la réponse du ministre, le rapport est toujours à l'étude au ministère. Le rapport du Comité, même avec les changements qui y ont été apportés, n'est pas rendu plus loin qu'au Cabinet. Il est toujours au ministère n'est-ce pas?

M. Pepin: Oui, mais nous ne concentrons pas nos efforts sur ce rapport actuellement. Je crois avoir accepté la proposition que je viens de mentionner; c'est-à-dire . . .

M. Nowlan: Le statu quo.

M. Pepin: . . . que le Comité n'aime pas mon ébauche de document. Je ne puis accepter les recommandations principales du rapport du Comité, par conséquent on maintient le statu quo en accordant plus d'importance à la CCT dans les décisions que nous prenons présentement. Nous allons surtout mettre l'accent sur ce qui convient au public et sur ce qui est nécessaire plutôt que sur les modalités d'une politique de vol clairement définie.

M. Nowlan: Monsieur le ministre, je ne soulèverai pas d'autres arguments pour le moment. Pour revenir à votre début de réponse—la vente de sièges sur les avions et le fait qu'à votre avis cela n'a rien à voir avec la politique aérienne du Canada—sauf votre respect, je ne suis pas d'accord.

Prenons par exemple le cas des ventes de sièges sur les avions. Croyez-vous que ce fut très édifiant de voir notre ministre des Transports traiter avec un quelconque fonctionnaire de la CAB plutôt que de laisser la société ou le Comité des transports aériens discuter de la question avec leurs homologues aux États-Unis? Comment un transporteur national peut-il justifier la promotion et la vente de billets à rabais avant que cette vente ait été approuvée aux États-Unis? Il doit y avoir évidemment, quelle que soit l'importance de la politique aérienne du Canada, des changements quelconques à la société ou au ministère, ou aux deux, pour que les Canadiens ne soient pas pris en otage ou manipulés dans la lutte concernant la réglementation entre les deux pays.

M. Pepin: Monsieur le président, je ne crois pas avoir eu à me formaliser du fait que j'aie négocié avec le sous-secrétaire des transports aux États-Unis. C'est la personne qui est au deuxième rang dans ce ministère. C'est nomination est politique. Par conséquent, cela ne m'est jamais venu à l'esprit que je pouvais dévaloriser le pays que je représente en négociant avec la personne au deuxième rang des transports aux États-Unis.

M. Nowlan: Vous nous avez laissé tomber.

M. Pepin: Non, pas du tout. Permettez-moi de vous dire que c'est la CAB, la *Civil Aeronautics Board*, qui prend de telles décisions aux États-Unis. Peu de temps après, cela devient une responsabilité globale du gouvernement, et The State Department, le ministère des Transports et la Maison-Blanche s'y impliquent. Il s'agissait donc de négociations très vastes, auxquelles participaient un grand nombre de personnes du State Department, des Transports, de l'ambassade du Canada aux États-Unis, de l'ambassade américaine ici et qui d'autre encore. Nous avions également une équipe de négociation à Washington au cours d'une partie des négociations.

[Text]

• 0950

Before I finish, I will repeat an answer that I have already given; that the process by which the Air Canada seat sale was announced and developed was not at all an abnormal one. I have said to the member in the House that the procedure is, first of all, to publicize them, to file them, to sell. That is a normal procedure, and I do not think there is anything wrong with it. As a matter of fact, this seat sale was supposed to go through quite easily. And, as a matter of fact, it did go through quite easily, both in CTC and CAB. It is only when CAB decided to tie that approval of the seat sale to something else foreign to that particular subject that the problem emerged. So there is nothing wrong really with the procedure, and I do not think you could have any other one, because otherwise if a carrier had to get full approval before talking about it, well there would not be any element of marketing or surprise to the public involved, and that would be a loss.

Mr. Nowlan: Mr. Chairman, I just do not accept at all the minister's explanation, but that is just my opinion. I am amazed the minister got off so unscathed in this matter. There are different ways to do it. I would like to know specifically when the CTC approved the seat sale for the six American carriers coming into this country, and I am advised that Mr. McKinnon, the chairman of the CAB, not an under-secretary, advised and was talking to Mr. Armstrong, our chairman of the ATC, on CBC radio before Mr. Armstrong, I guess, went on holiday, that Air Canada only applied for approval within the 30 days before the tickets were sold. In other words, it was quite close to the whole deal and that obviously in the minister's answer this was a political matter in the United States and Canada, and that is why I think the minister has missed the point and part of my question that it is a political matter. I do not understand why the minister is not dealing with his counterpart the political person, the Secretary of Transport, Elizabeth Dole, and dealing with a public servant in the States, because you are just getting the runaround.

And the last part of this: Is there any contemplation, and I say there was a sell-out, to get a settlement so that innocent Canadians are not pawns and hostages? Is there any contemplation by Air Canada to revise a few of their western routes to help compensate CP for the loss of traffic where Continental has now come through the back door when they could not get through by the front door?

Mr. Pepin: Those are a lot of questions. I will try to tackle them. So I will repeat the negotiation with Mr. Trent, Mrs. Dole. To me this is all . . .

Mr. Nowlan: Did you ever talk to Mrs. Dole?

Mr. Pepin: No, because she . . . Anyway, as I said before, a gentleman does not ask where a lady is.

Mr. Nowlan: Now, you are very . . . You do when there are thousands of Canadians that are wondering if you can get her in the washroom or get her eyeball to eyeball.

Mr. Pepin: Well, when I was informed . . .

[Translation]

Avant de terminer, je répète une réponse que j'ai déjà donnée, la façon dont Air Canada a annoncé et mis au point sa vente de sièges n'était pas du tout irrégulière. J'ai dit à un député en Chambre que la procédure était tout d'abord de faire la publicité, de déposer la demande et de vendre les sièges. C'est une procédure tout à fait normale, il n'y a rien qui cloche vraiment à mon avis. En réalité, la vente de sièges devait être acceptée très facilement. Elle l'a été par la Société et la CAB. Ce n'est que lorsque la CAB a décidé de lier l'autorisation de la vente de sièges à quelque chose d'autre d'étranger à cette question que le problème s'est posé. Il n'y a donc vraiment rien d'inhabituel dans la procédure, et je ne crois pas que l'on puisse procéder autrement, car autrement si un transporteur devait obtenir la pleine autorisation avant d'en parler, il n'y aurait pas cet élément de commercialisation et de surprise pour le public, on y perdrait.

M. Nowlan: Monsieur le président, je n'accepte pas du tout l'explication du ministre, mais c'est évidemment mon opinion. Je suis stupéfait que le ministre s'en soit tiré indemne. Il y a différentes façons de procéder. J'aimerais savoir exactement quand la Société a approuvé la vente de sièges pour les six transporteurs américains qui entrent au Canada, et on me dit que M. McKinnon, le président de la CAB, et non pas le sous-secrétaire, a parlé à M. Armstrong, notre président de la Commission du transport aérien, sur les ondes de Radio Canada, avant que M. Armstrong ne parte en vacances. Il a dit qu'Air Canada devait présenter une demande d'autorisation 30 jours avant la vente des billets. Autrement dit, c'était très près du moment de la transaction et évidemment le ministre a répondu qu'il s'agissait d'une question politique aux États-Unis et au Canada, et c'est pourquoi le ministre n'a pas compris ce que je lui demandais, n'a pas saisi une partie de ma question concernant la question politique. Je ne comprends pas pourquoi le ministre ne traite pas avec son homologue, la personne politique, le secrétaire des Transports, Elizabeth Dole, et ne communique pas avec un fonctionnaire aux États-Unis, puisqu'il n'a obtenu jusqu'à maintenant que des réponses évasives.

Pour terminer, a-t-on prévu, puisque tous les billets ont été vendus, obtenir un règlement pour que les innocentes victimes canadiennes ne soient pas traités comme des jouets ou des otages? Air Canada prévoit-il réviser certaines de ses routes vers l'Ouest pour aider CP qui perd une partie de son trafic étant donné que Continental a obtenu par la porte arrière ce qu'elle n'a pu obtenir par la porte avant?

M. Pepin: Voilà beaucoup de questions. Je vais essayer d'y répondre. Je vais donc répéter les négociations qui ont eu lieu avec M. Trent, M^{me} Dole. Quant à moi, tout cela . . .

M. Nowlan: Avez-vous jamais parlé à M^{me} Dole?

M. Pepin: Non, car elle . . . De toute façon, je le répète, un homme du monde ne demande pas où se trouve une dame.

M. Nowlan: Ecoutez, vous êtes très . . . Vous le faites lorsque des milliers de Canadiens se demandent si on peut la rencontrer dans la chambre de bain ou lui parler dans les yeux.

M. Pepin: Lorsqu'on m'a dit . . .

[Texte]

Mr. Nowlan: She is not a lady, she is a minister, a secretary of transport.

Mr. Pepin: When I was informed by the office of Mrs. Dole that Mr. Trent would talk to me, I thought this was quite normal, and I did not take any exception at all. On the agreement that we have reached with the United States on this particular item, well, I guess we will have to wait for about a year before we know the exact results; and I am not in a position to—what is the word—gloat about the good deal we made, but I think we did a fairly good deal on that one. For example, just look at the limitation on the number of Canadian travellers that Continental can take. The limitation is 160 a week. The truth of the matter is that they have 140 now because of that Sunday fare that they have from Los Angeles, and that fare is being eliminated now. So one could claim that CP Air will be in a better competitive position in the future than it was in the recent past, but that would be an argument. I just prefer to say: Let us wait for a year on that subject.

On the number of days, I think what was abnormal in this particular instance was the fact that CAB waited until a couple of days before the tickets became—what is the word—useable. That was the unpredictable element, and secondly, the fact that they tied it to the Continental situation. I do not think you can establish a procedure on the basis of exceptions. You establish a procedure on the basis of the normal development of events.

• 0955

The Chairman: Final question, Mr. Nowlan.

Mr. Nowlan: My final question, on a totally different subject, is a very short question, and I will be interested in the answer. It has something to do, I suppose, with national pride, which I think did get bruised in the seat sale disagreement. It has to do with our international airport at Mirabel, and travellers coming into Canada at Mirabel. We will not get into all the background of Mirabel necessarily in this question, but to me the interesting anomaly, coming into the modern Mirabel and then coming to Ottawa, the nation's capital, is having to transfer by that carrier into a DC-3 or something equivalent—it is rather an archaic plane. Why in the name of Canadian interests does not the Department of Transport—even perhaps with a subsidy, I do not know—in effect start to show off its Dash-7 as the inner-commuter between Mirabel and Ottawa, rather than use these historic DC-3s to bring passengers from the international route to Ottawa?

Mr. Pepin: I really do not know who is using DC-3s from Mirabel to Ottawa.

Mr. Nowlan: Well, they are about as old.

Mr. Pepin: First Air.

Mr. Nowlan: First Air?

[Traduction]

M. Nowlan: Ce n'est pas une dame, c'est un ministre, un secrétaire aux Transports.

M. Pepin: Lorsque le bureau de M^{me} Dole m'a informé que M. Trent me rencontrerait, j'ai cru que c'était tout à fait normal, je ne m'en suis pas offusqué. Au sujet de l'accord que nous avons conclu avec les États-Unis à ce sujet, je crois qu'il nous faudra attendre un an encore pour en connaître exactement les résultats, je ne suis pas en mesure—quelle est l'expression—de me frotter les mains pour la bonne transaction que nous avons conclue, mais je crois qu'elle est assez bonne. Regardez par exemple le peu de voyageurs canadiens que Continental peut transporter. Le nombre est limité à 160 par semaine. En vérité, ils peuvent en transporter 140 présentement, à cause du tarif du dimanche à partir de Los Angeles, ce tarif est présentement éliminé. Par conséquent, on pourrait prétendre que CP deviendra plus concurrentiel à l'avenir qu'il ne l'était par le passé, ce pourrait être un argument. Je préfère dire simplement: Attendons dans un an pour voir ce qui s'est passé.

Pour ce qui est du nombre de jours, ce qui était anormal, à mon avis, c'est que la CAB ait attendu quelques jours seulement avant que les billets ne soient—comment dire—utilisables. Voilà l'élément imprévisible; deuxièmement, le fait également que la CAB ait lié cette vente aux activités de Continental. Je ne pense pas qu'on puisse établir une procédure en se fondant sur des exceptions. On l'établit sur la base du déroulement normal des événements.

Le président: Ce sera votre dernière question, monsieur Nowlan.

M. Nowlan: J'aborderai donc un sujet tout à fait différent, et ma question sera très courte, je suis très intéressé à connaître votre réponse. Il s'agit de la fierté nationale qui a été un peu malmenée dans ce désaccord sur la vente de sièges d'avion. Il s'agit de notre nouvel aéroport international de Mirabel, et des voyageurs qui arrivent au Canada en passant par Mirabel. Nous n'allons pas tout ressasser cette question de Mirabel, mais ce qui me semble une anomalie c'est qu'en arrivant à l'aéroport moderne de Mirabel il faille, pour arriver à Ottawa, la capitale de la nation, emprunter un transporteur du genre DC-3 ou l'équivalent... c'est un avion plutôt archaïque. Pourquoi, dans l'intérêt des Canadiens, le ministère des Transports... même par le biais d'une subvention, peut-être, je ne sais pas... ne pourrait-il pas commencer à promouvoir son DASH-7 qui servirait de navette entre Mirabel et Ottawa, plutôt que de se servir de cet avion historique, le DC-3, pour emmener des passagers qui viennent de l'étranger vers Ottawa?

M. Pepin: Je ne sais pas vraiment qui se sert de DC-3 de Mirabel à Ottawa.

M. Nowlan: Ou d'avions aussi vieux.

M. Pepin: First Air.

M. Nowlan: First Air?

[Text]

Mr. Pepin: I am not in a position, unfortunately, to provide the private carriers with collections of DC-7s and coming DC-8s. My department does not have the money to do that.

To come back to the subject of the international . . .

Mr. Nowlan: How many Dash-7s does the department have?

Mr. Pepin: We do not have any.

Mr. Nowlan: Do you not think that is an anomaly, that we are trying to sell these things around the world and our own Department of Transport does not have one?

Mr. Pepin: Each time we try we are told that we do not have the money.

National pride, with respect to the U.S. negotiation: I do not want to give the impression that I was pleased with it. I think that in public, in the different interviews I have given, I have expressed great dissatisfaction, great annoyance at the way the Americans proceeded. What they did I call most unfriendly, most undesirable . . .

Mr. Nowlan: Agreed.

Mr. Pepin: —not at par with the usual Canada-U.S. relationships, and so on. I called it by all the proper names.

Mr. Nowlan: I think your response was too soft.

The Chairman: Order. Let the minister answer, please.

Mr. Pepin: There is a limitation to the number of qualifying words you can use to describe a situation. I thought I had used them all, from the word hostages to the word unfriendly—a method of relating subjects which is not in the best interests of the two countries. So just on the question of national pride, I do not think the Americans behaved well.

I want to tell you something else which is rather interesting: They knew, too.

Mr. Nowlan: Excuse me, they what?

Mr. Pepin: The Americans knew . . .

Mr. Nowlan: Yes.

Mr. Pepin: —that what they had done was not cricket, and consequently they did put quite a lot of water in their wine as we got to the final resolution.

Mr. Nowlan: Well my last question, Mr. Minister, because you . . .

The Chairman: A very brief one, Mr. Nowlan.

Mr. Nowlan: —opened up this matter again: When and if you ever get to see and/or talk with the Secretary of Transportation in the United States, who is related to a rather powerful political figure with entrées right into the White House, are you going to say to her directly what you have said to the press and/or to these functionaries for CAB when you meet them—

[Translation]

M. Pepin: Je ne suis pas en mesure, malheureusement, d'offrir aux transporteurs privés des DC-7 et des DC-8. Mon ministère n'a pas d'argent pour cela.

Pour revenir à l'aspect international . . .

M. Nowlan: De combien de DASH-7 le ministère dispose-t-il?

M. Pepin: Nous n'en avons aucun.

M. Nowlan: Ne croyez-vous pas que ce soit une anomalie que d'essayer de vendre ces avions partout dans le monde et que notre propre ministère des Transports n'en ait pas un seul?

M. Pepin: Chaque fois que nous essayons d'en obtenir un, on nous dit que nous n'avons pas l'argent.

Pour ce qui est de la fierté nationale, dans nos négociations avec les États-Unis, je ne veux pas vous donner l'impression d'être très satisfait. Je crois avoir déclaré publiquement, lors de différentes entrevues, que j'étais très insatisfait, très ennuyé de la façon dont les Américains se sont comportés. J'ai dit que ce qu'ils avaient fait était tout à fait inamical, indésirable au plus haut point . . .

M. Nowlan: Je suis d'accord.

M. Pepin: . . . pas du tout ce à quoi on s'attendait étant donné les rapports canado-américains par exemple. J'ai trouvé les mots qu'il convenait.

M. Nowlan: Je pense que votre réponse n'était pas assez ferme.

Le président: À l'ordre. Laissez le ministre répondre, s'il vous plaît.

M. Pepin: Il y a une limite aux qualificatifs qu'on peut employer pour décrire une situation. Je crois les avoir tous utilisés, à partir du mot otages au mot inamical . . . une façon de relier des questions qui ne sont pas dans le meilleur intérêt des deux pays. Par conséquent, sur le plan de la fierté nationale, je suis d'avis que les Américains ne se sont pas bien comportés.

Je vous dirai quelque chose d'autre d'assez intéressant: ils le savaient également.

M. Nowlan: Excusez-moi, je n'ai pas saisi?

M. Pepin: Les Américains savaient . . .

M. Nowlan: Oui.

M. Pepin: . . . que ce qu'ils avaient fait n'était pas de bonne guerre, et, conséquemment, ils ont mis beaucoup d'eau dans leur vin lorsque nous en sommes arrivés à la solution finale.

M. Nowlan: Comme dernière question, monsieur le ministre, étant donné que vous . . .

Le président: Une très courte question, monsieur Nowlan.

M. Nowlan: . . . avez soulevé de nouveau la question: si jamais vous rencontrez ou parlez au secrétaire des transports des États-Unis, qui est proche d'une figure politique assez puissante ayant ses entrées à la Maison blanche, allez-vous lui dire directement ce que vous avez dit à la presse ou aux fonctionnaires de la CAB, ou aux deux, lorsque vous les avez

[Texte]

whenever you do, evidently next month some time—and repeat this, repeat your feeling?

Mr. Pepin: I have said it in private in the different conversations I had particularly with Mr. Trent in no uncertain terms. I have said it in public in Canada—I am quite sure the American embassy sent clippings of the Canadian Press to the State Department—and I will repeat it to Mrs. Dole when I meet her and I will say that Pat agrees with me.

The Chairman: Thank you. That is the expiration of your time, Mr. Nowlan.

Before I move to Mr. Benjamin, I just wish to advise the committee that the Administrator of Surface Administration is now at the committee, Mr. Mulder. With that I will go directly to Mr. Benjamin. Fifteen minutes, Mr. Benjamin.

• 1000

Mr. Benjamin: Thank you, Mr. Chairman. Last year the minister appointed four task forces on the whole issue of the statutory grain rates, on the subjects of payments of federal contributions to producers, a central co-ordinating agency for grain transportation, a new freight rate structure and a legislation task force. I would like to ask him specifically: Has the legislation task force completed its work and submitted a report to the minister or to the department?

Mr. Pepin: These task forces, Mr. Chairman, were an extension of the Gilson report, and indeed they have been at work, and the one on the legislation has, I think, completed its work, and we are very grateful because we got a lot of high-class legal and technical advice for zero dollars. We are very grateful to them for the contribution they have made to the drafting of the bill, which will be introduced soon.

Mr. Benjamin: In other words, the task force work is completed and it contains suggested legislation . . .

Mr. Pepin: That is it.

Mr. Benjamin: —and from that the minister will be doing his draft legislation. Is that draft legislation ready?

Mr. Pepin: Yes, it is almost. It still has to go through a couple of fences. Go over, not break.

Mr. Benjamin: A couple of hurdles.

Mr. Pepin: “Hurdles” is the word I was looking for.

Mr. Benjamin: I would think it is more than a couple.

Mr. Pepin: The first one is inside and the second one is in the House of Commons.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, would the minister be prepared to table or make public—immediately, since it has been submitted . . . the report of the task force on legislation,

[Traduction]

rencontrés . . . si vous les rencontrez, ce serait évidemment le mois prochain à un certain moment . . . allez-vous leur répéter ce que vous nous avez dit, leur faire connaître vos sentiments?

M. Pepin: Je l’ai dit en privé, dans les différentes conversations que j’ai eues, surtout avec M. Trent, et ce de façon non équivoque. Je l’ai dit en public au Canada . . . je suis sûr que l’ambassade américaine a envoyé des coupures de journaux de la presse canadienne au *State Department* . . . et je le répéterai à M^{me} Dole lorsque je la rencontrerai et je lui dirai que Pat est d’accord avec moi.

Le président: Merci. Votre temps est écoulé, monsieur Nowlan.

Avant de passer à M. Benjamin, je voudrais avertir les membres du Comité que l’administrateur du transport de surface, M. Mulder, est maintenant arrivé. Je donne maintenant la parole à M. Benjamin. Vous avez quinze minutes, monsieur.

M. Benjamin: Merci, monsieur le président. Le ministre a mis sur pied l’an dernier quatre groupes de travail pour étudier la question des taux statutaires des céréales, les paiements de contribution fédérale aux producteurs, de même qu’une agence de coordination pour le transport des céréales, une nouvelle structure pour le tarif de transport des marchandises et également un groupe de travail pour étudier la législation. Je voudrais lui demander plus précisément: Est-ce que ce dernier groupe de travail pour étudier la législation a terminé son travail, a-t-il présenté son rapport au ministre ou au ministère?

M. Pepin: Ces groupes de travail, monsieur le président, étaient un prolongement du rapport Gilson, ils sont à l’oeuvre, et celui qui étudie la législation a je crois terminé son travail. Nous leur sommes très reconnaissants car nous avons reçu gratuitement un grand nombre d’avis techniques et juridiques de grande valeur. Nous leur sommes très reconnaissants de leur contribution à l’ébauche du projet de loi qui sera présenté très bientôt.

M. Benjamin: Autrement dit, les travaux du groupe de travail sont terminés et ils contiennent des suggestions pour des projets de loi . . .

M. Pepin: C’est cela.

M. Benjamin: . . . À partir de cela, le ministre pourra ébaucher son projet de loi. Est-ce que c’est déjà fait?

M. Pepin: Presque. Il nous reste encore à franchir quelques barrières, les franchir et non pas les défoncer.

M. Benjamin: Quelques obstacles.

M. Pepin: «Obstacles» c’est bien le mot que je cherchais.

M. Benjamin: Je pense qu’il y en a plus que quelques-unes.

M. Pepin: La première est interne et la seconde est à la Chambre des communes.

M. Benjamin: Monsieur le président, le ministre est-il disposé à déposer ou à publier . . . immédiatement, étant donné

[Text]

and how quickly will he make public his draft of the legislation?

Mr. Pepin: The report of the task force is really the bill itself. It is really the contribution that it had made to the bill. I do not know, but I do not think there is an actual report of the task force. The report is the work that they have done on the bill. Now, am I being asked to table that bill?

Mr. Benjamin: Just make it public . . .

Mr. Pepin: I see.

Mr. Benjamin: —so everybody can look at it.

Mr. Pepin: I was hoping to do so in a more orderly fashion. As my honorable friend is aware, I was hoping to convince House Leaders and my critics in the other parties to allow me to bring the bill in for first reading in the House and have it sent to a committee that would begin to look at it and would do so for a period of a couple of weeks before the Easter recess. I was hoping that I would be allowed then to come back after, in the new session, with a formal bill and that a special committee would be created to pursue the analysis of that bill. I was hoping, rather in the spirit of democracy, I think, for the members of that special committee to spend more time on studying it before we start receiving representations after Easter. I hope to convince the opposition parties of the validity of that point of view still.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, may I ask the minister: Will there be any difference of any significance between the draft legislation of the task force and what the minister submits to Parliament, whenever it is?

Mr. Pepin: I do not know because I am not in the intimate negotiations. My deputy minister might be able to say something. Can you say something, Mr. Kroeger?

The Chairman: Mr. Kroeger.

Mr. Pepin: You were present at those meetings; I was not.

Mr. Arthur Kroeger (Deputy Minister, Transport Canada): It was made clear to the members of the task force that their role was advisory and in no way compromised the ability of ministers to make their normal decisions about what they wanted in legislation.

Mr. Benjamin: But you did not answer my question. Will there be any difference between the minister's legislation and that of the task force? Will there be any changes in it?

Mr. Kroeger: That will depend on the decisions that ministers take.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman . . .

Mr. Pepin: We know very well what you have in mind, Mr. Benjamin. I know very well what you have in mind.

[Translation]

qu'il a été présenté, le rapport du groupe d'étude sur la législation, et quand publiera-t-il son ébauche de la législation?

M. Pepin: Le rapport du groupe d'étude est en fait le projet de loi lui-même. C'est, en réalité, la contribution que le groupe d'étude a fait pour le projet de loi. Je ne sais pas, mais je ne crois pas qu'il y ait vraiment un rapport du groupe de travail. Le rapport sur le travail que le groupe a fait sur le projet de loi. Est-ce qu'on demande maintenant de déposer ce projet de loi?

M. Benjamin: Simplement de le publier . . .

M. Pepin: Je vois.

M. Benjamin: . . . Pour que tous puissent l'examiner.

M. Pepin: J'espérais le faire de façon plus ordonnée. Comme mon ami le sait, j'espérais convaincre les leaders de la Chambre et mes critiques dans les autres partis de me permettre de présenter le projet de loi en première lecture à la Chambre et de le faire transmettre au Comité qui pourra en commencer l'étude pendant quelques semaines avant le congé de Pâques. J'espérais qu'on permettrait de présenter lors de la nouvelle session un projet de loi officiel et qu'un comité spécial serait créé pour poursuivre l'analyse de ce projet de loi. J'espérais, plutôt dans l'esprit de la démocratie je crois, que les membres de ce comité spécial passeraient davantage de temps à l'étudier avant que nous commençons à recevoir des instances après le congé de Pâques. J'espère encore convaincre les partis de l'Opposition de la validité de ce point de vue.

M. Benjamin: Monsieur le président, puis-je demander au ministre s'il y aura des différences importantes entre l'ébauche de la législation du groupe de travail et ce que le ministre présentera au Parlement, à quelque date que ce soit?

M. Pepin: Je ne sais pas, je ne suis pas lié intimement aux négociations. Mon sous-ministre pourrait peut-être vous répondre. Avez-vous quelque chose à dire à ce sujet, monsieur Kroeger?

Le président: Monsieur Kroeger.

M. Pepin: Vous assistez à ces réunions, moi pas.

M. Arthur Kroeger (sous-ministre, Transports Canada): On a dit de façon très claire aux membres du groupe de travail que leur rôle était un rôle de consultation et ne compromettrait d'aucune façon la possibilité pour le ministre de prendre des décisions normales sur leurs propositions en matière de législation.

M. Benjamin: Vous n'avez pas répondu à ma question. Y aurait-il des différences entre la législation du ministre et celle du groupe de travail? Des changements seront-ils apportés?

M. Kroeger: Cela dépendra des décisions que prendront les ministres.

M. Benjamin: Monsieur le président . . .

M. Pepin: Nous savons très bien ce que vous avez dans l'idée, monsieur Benjamin. Je le sais très bien.

[Texte]

[Traduction]

• 1005

Mr. Benjamin: If there is not going to be any difference, if there is going to be very little, or no really significant, difference between the minister's legislation and that of the task force, I am just wondering why the minister would not make the task force report public. I happen to have one here and . . .

An hon. Member: Where did you get that?

Mr. Benjamin: It was one of those strange, plain brown envelopes again. I suspect that this is in the hands of a lot of people; in the next little while it is going to be out all over the place, anyway.

Mr. Pepin: I suspect that it was in yours, but I do not . . .

Mr. Benjamin: You know it is in mine.

Mr. Chairman, I would like to ask the minister if members of the task force were paid. I am referring specifically to the legislative task force. If so, who were they and how much were they paid?

Mr. Pepin: Mr. Mulder.

Mr. Nick Mulder (Administrator, Canadian Surface Transportation Administration, Department of Transport): As far as I know, Mr. Chairman, none of the members of the legislative task force were paid either travel expenses or per diems. I think there was a request made on the part of one member of that task force; I do not believe that was pursued, finally to conclude that he would be paid a per diem. I could check on that.

Mr. Pepin: In these task forces generally, we have been a bit flexible, have we not? Generally, if people are willing to serve without fee we welcome that; but some people are not in as good a position to serve without salary, or without fee, as others are, and when we wanted the services of people who were not in a position to serve free we paid them, reasonably.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, under the draft legislation, if the costs of hauling grain go down . . . in other words, if there is some deflation—the government's share is reduced, but the farmers' share stays the same. You have asked the farmers to share in the cost of inflation; why would you not give them the benefit of any deflation?

Mr. Pepin: Mr. Mulder, did you follow the question? I did not.

Mr. Mulder: I think Mr. Benjamin is referring to a particular set of provisions in a draft. There is no decision yet about what is going to be in the bill.

Mr. Benjamin: Specifically, then, will that item be changed, or are you going to leave it in that unfair situation?

Mr. Pepin: Only time will tell that. That is why I am so keen to introduce the bill to a special committee, but I need the unanimous consent of the House of Commons to do that. I hope, Mr. Benjamin, you will give it to me one of these days.

M. Benjamin: Si le projet de loi présenté par le ministre et celui du groupe de travail ne présenteront que peu ou pas de différence, je me demande alors pourquoi le ministre ne veut pas rendre le rapport du groupe de travail public. J'en ai un exemplaire ici . . .

Une voix: Où l'avez-vous obtenu?

M. Benjamin: Encore dans une de ces enveloppes brunes normales. Je pense que beaucoup ont déjà ce rapport et dans quelque temps, on le trouvera partout de toute façon.

M. Pepin: Je pouvais deviner que vous l'avez, mais je . . .

M. Benjamin: Vous savez que je l'ai.

Monsieur le président, je voudrais savoir si les membres du groupe de travail ont été rémunérés. Je fais allusion au groupe de travail législatif. Le cas échéant, qui étaient-ils et combien ont-ils été payés?

M. Pepin: Monsieur Mulder.

M. Nick Mulder (administrateur, Administration canadienne des transports de surface, ministère des Transports): Autant que je sache, monsieur le président, aucun des membres du groupe de travail législatif n'a été payé, n'a reçu aucun dédommagement pour ses frais de déplacement ni d'indemnité journalière. Je crois qu'une demande avait été faite par un membre de ce groupe de travail, mais je ne pense pas que cette affaire ait eu une suite. Je pourrais de toute façon vérifier si vous le voulez.

M. Pepin: En général, lorsque nous réunissons ces groupes de travail, nous nous montrons toujours un peu flexibles, n'est-ce pas? En général, nous sommes très reconnaissants si les intéressés veulent siéger sans rémunération; mais certains autres ne peuvent se le permettre et lorsque nous avons voulu retenir les services de gens qui ne pouvaient pas siéger gratuitement, nous les avons rémunérés de manière raisonnable.

M. Benjamin: Monsieur le président, selon ce projet de loi, si les coûts de transport du grain baissent, en d'autres termes, si déflation il y a, la part que verse le gouvernement s'en trouve réduite, ce qui n'est pas le cas de la part des agriculteurs. Vous avez demandé aux exploitants agricoles de partager les coûts d'inflation, dans ce cas, pourquoi ne les feriez-vous pas profiter de toute baisse des prix?

M. Pepin: Monsieur Mulder, avez-vous suivi ce que M. Benjamin a dit?

M. Mulder: Je crois que M. Benjamin fait allusion à un certain ensemble de dispositions que renferme le projet de loi. Cependant, ce projet de loi n'est pas définitif.

M. Benjamin: Dans ce cas, cette disposition sera-t-elle modifiée ou cette situation injuste va-t-elle se poursuivre?

M. Pepin: Seul le temps nous le dira. C'est la raison pour laquelle je veux absolument faire étudier ce projet de loi par un comité spécial, mais pour ce faire, j'ai besoin du consentement

[Text]

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, the draft of the task force also allows the railways to charge, in effect, variable rates—but they are euphemisms, such as discount rates and incentive rates—which they can do from certain elevators in the country. Are the minister, and the department, going to allow that in spite of the objections of—no one has questioned you on this particular item—a large majority of the farmers and the farm groups?

Mr. Pepin: Mr. Benjamin, on that subject . . .

Mr. Bockstael: Mr. Chairman, on a point of order.

The Chairman: Mr. Bockstael.

Mr. Bockstael: Mr. Chairman, I find that the member from Saskatchewan, from—Regina East, is it?

Mr. Benjamin: West.

Mr. Bockstael:—Regina West, pardon me . . . is pursuing a paper, which only he has, which does not seem to fit in with Vote 1 and Vote 5 of the administration right now. He is asking questions that would be more pertinently applied to a committee that is yet to be established after the thing is presented in the House, or submitted to a committee that the minister said he hoped to establish in the next short while. I do not know that it is part of discussing the estimates here this morning, which leaves me asking you for a ruling.

The Chairman: I believe the point is well taken, but I will give Mr. Benjamin an opportunity to comment before I make a ruling, if he would like to do so.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, there are items like hopper cars and the rehabilitation of lines, and so forth, in the estimates, all of which is part of the whole package that I am referring to.

I am trying to be helpful. The minister wants unanimous consent from the opposition parties. The minister is going to have to be a hell of a lot more forthcoming than he has been so far. He is the one who raised the matter about unanimous consent; and until we get some answers to the kind of questions I have been asking—and I am sure my colleagues in the Conservative Party will have—I think it will take that much longer, if there is any chance of getting unanimous consent.

• 1010

The Chairman: I was having some difficulty in my own mind, Mr. Benjamin, with your referral to a report that has not been published and which others members of the committee apparently do not have. If you are asking general policy questions, I think that is quite in order under our terms of reference, because we are dealing with the general estimates for the coming fiscal year. Therefore, I am not ruling the questions out of order. However, if the questions make specific reference to a report the committee does not have before it,

[Translation]

unanime de la Chambre des communes. J'espère, monsieur Benjamin, que vous allez y consentir bientôt.

M. Benjamin: Monsieur le président, le projet de loi présenté par le groupe de travail permet également aux compagnies de chemin de fer de fixer des taux variables, ce qu'elles peuvent faire pour certains éleveurs dans le pays; en fait, le projet de loi renferme des euphémismes tels que rabais ou taux stimulatifs. Le ministre et le ministère vont-ils les autoriser à agir ainsi malgré les objections—et personne ne vous a interrogé à ce sujet—d'une grande majorité des exploitants agricoles et des groupes agricoles?

M. Pepin: À ce propos, monsieur Benjamin.

M. Bockstael: Monsieur le président, un rappel au Règlement.

Le président: Monsieur Bockstael.

M. Bockstael: Monsieur le président, j'estime que le député de la Saskatchewan, est-ce de Regina-Est?

M. Benjamin: Ouest.

M. Bockstael: De Regina-Ouest, excusez-moi, discute d'un document qu'il est le seul à posséder et qui ne semble pas cadrer avec les crédits 1 et 5 des prévisions budgétaires. Il pose des questions qu'il vaudrait mieux poser à un comité qui ne sera créé qu'après que ce projet de loi sera déposé à la Chambre ou qui devra être étudié par un comité que le ministre entend, espère-t-il, réunir bientôt. Je ne pense que cela fasse partie des prévisions budgétaires que nous étudions ce matin et c'est la raison pour laquelle je vous demande de prendre une décision à ce sujet.

Le président: Je pense que vous avez raison de soulever cette question, mais avant de rendre ma décision, je voudrais donner à M. Benjamin l'occasion de se défendre, s'il le désire.

M. Benjamin: Monsieur le président, les prévisions budgétaires font allusion, par exemple, aux wagons-trémies, à la réfection des voies et ainsi de suite et tout ceci renvoie à ce dont je parlais.

J'essaie d'être utile. N'oubliez pas que le ministre désire obtenir le consentement unanime des partis d'opposition. Le ministre devra être beaucoup plus avenant qu'il ne l'a été jusqu'à présent. C'est lui qui a parlé le premier du consentement unanime et tant que nous n'aurons pas des réponses aux questions que nous posons, et, j'en suis sûr, aux questions que poseront mes collègues du parti conservateur, je pense qu'il n'obtiendra pas de sitôt le consentement unanime qu'il recherche.

Le président: Je ne voyais pas le rapport, monsieur Benjamin, lorsque vous avez fait allusion à un rapport qui n'a pas été publié et que les autres membres du comité ne possèdent apparemment pas. Si vous posez des questions de politique générale, notre mandat vous l'y autorise puisque nous étudions les prévisions budgétaires de l'exercice financier à venir. Par conséquent, vos questions ne sont pas irrecevables. Cependant, si vos questions portent sur un rapport que le comité ne

[*Texte*]

then those questions would be out of order and I would caution you accordingly.

Mr. Benjamin: Okay. But, Mr. Chairman, I submit this is not the first time and it will not be the last time members have asked questions in this committee on documents they have received in strange ways.

The Chairman: That may well be true; but the fact is, if direct reference is made to the report, I will have to rule those questions out of order.

Mr. Benjamin: Okay. I got two of the ones I wanted in, anyway.

Mr. Chairman, may I ask the minister on another matter . . . ?

Mr. Pepin: No, I would like to answer this one very, very shortly.

The concept of variable rates has been debated for years, obviously. The distance-related rate will probably come out of the legislation stronger than it is now, stronger than it is now. But because they exist now, it is not possible to eliminate variable rates. That is the first point I want to make.

The second point I want to make is that if my honourable friend reads the literature of the resolution and recommendations made by different farm groups in the west, he will realize, for example, the WAC came out against variable rates but suggested there were variable rates that would not be inimical to the farmers' interests.

So this is not a black and white situation again, and the board will take that into account.

The Chairman: You have about two minutes left, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: I want to go on to another matter, Mr. Chairman: the dispute between Air Canada and the machinists' union, of which I am sure the minister is aware, what is called "the golden handshake". The government's six and five legislation froze the terms and conditions of employment for everyone working at Air Canada, subject to six and five. Surely the minister is aware that Air Canada violated those controls on August 30 when it offered management personnel up to \$70,000 for some individuals.

Did Air Canada inform the minister of this? Did Air Canada apply to Treasury Board for clearance to make these payments over and above the controls? If so, what was . . . ?

Mr. Pepin: These are what may be called separation agreements between Air Canada and some of its personnel, so this is not to be considered an increase in salary for the present and the coming year. It is an entirely different subject.

Regarding the machinists, my hon. friend is aware that Air Canada presented its employees with a number of suggestions

[*Traduction*]

possède pas, je vous précise qu'elles deviennent alors irrecevables.

M. Benjamin: Bien. Mais, monsieur le président, permettez-moi de vous dire que ce n'est pas la première fois et que ce ne sera pas la dernière que des membres du comité posent des questions sur des documents qu'ils avaient reçus de manière étrange.

Le président: C'est peut-être vrai, mais le fait demeure que je ne peux accepter vos questions si elles portent directement sur ce rapport.

M. Benjamin: Très bien. J'en aurai au moins posé deux.

Monsieur le président, puis-je poser une autre question au ministre . . . ?

M. Pepin: Non, je voudrais répondre à cette question de manière très brève.

Cette idée de taux variables fait l'objet de discussions depuis des années. Le taux fixé par rapport à la distance parcourue sera vraisemblablement plus accentué dans la loi qu'il ne l'est à l'heure actuelle. Mais étant donné qu'ils existent déjà, on ne peut pas supprimer ces taux variables. Voilà ce que je voulais vous dire en premier lieu.

Deuxièmement, si l'honorable député lit la résolution et la recommandation avancées par divers groupes agricoles dans l'Ouest, il se rendra compte par exemple, que la WAC s'est opposée aux taux variables mais elle estimait également que certains taux variables ne nuiraient pas aux intérêts des exploitants agricoles.

La situation est donc partagée et la Commission devra en tenir compte.

Le président: Il vous reste deux minutes, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Je voudrais maintenant parler, monsieur le président, des litiges qui existent entre Air Canada et le Syndicat des machinistes, litiges dont le ministre est sûrement au courant et je veux parler de ce qu'on appelle «la poignée de main en or». La loi sur les restrictions salariales du gouvernement a bloqué toutes les modalités d'emplois des employés d'Air Canada qui ne peuvent maintenant bénéficier d'augmentation que de 6 et de 5 p.100. Le ministre sait certainement qu'Air Canada a enfreint ces mesures le 30 août dernier lorsque la compagnie aérienne a offert à certains dirigeants des sommes allant jusqu'à \$70,000.

Air Canada a-t-il informé le ministre? Air Canada a-t-il demandé au Conseil du Trésor la permission d'effectuer ces versements qui étaient manifestement supérieurs au pourcentage fixé par la Loi? Le cas échéant . . .

M. Pepin: Il s'agissait en fait d'accords de cessation d'emploi entre Air Canada et une partie de son personnel et il ne faut donc pas assimiler ces versements à une augmentation de salaire pour cette année et l'année suivante. C'est un sujet entièrement différent.

Pour ce qui est des machinistes, l'honorable député sait que Air Canada a présenté quelques suggestions à ses employés et

[Text]

with a package; and one of elements of the packages was a work-sharing agreement. The other three unions—the pilots, the flight attendants and the ticket agents—all accepted this work-sharing agreement. The machinists did not, and that is why there is a problem. The reason they did not is one my old friend can really understand without my explaining it to him. It is rivalry within the union that made it impossible for them.

So do not single out Air Canada for chastisement on that one, because what they were suggesting was accepted by the three other unions. It was refused by the one my friend has in mind.

• 1015

The Chairman: I am afraid that is your time, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: I have one final question.

The Chairman: I will give you it, if it is quick.

Mr. Benjamin: Okay. On that very point regarding machinists, Air Canada offered \$3 million to the machinists for a voluntary separation, provided they took reduced pay for, I think, a period of 6 months. We did a little computing on that and the reduction in pay for the machinists exceeds the \$3 million that Air Canada offered. Is the minister going to suggest to Air Canada that it better sweeten the offer? In other words, the machinists will pay in wage reductions for the voluntary separation that Air Canada has offered.

Mr. Pepin: Really, I cannot discuss that because, obviously, I do not know the details of it. My friend will have a chance to do so when Mr. Taylor comes before the committee with his own budget.

The Chairman: That is precisely the point I was about to make. Thank you, Mr. Benjamin. Mr. Bockstael, please; 15 minutes.

Mr. Bockstael: Thank you, Mr. Chairman. In prefacing my remarks, I will say that in the House of Commons when members refer to a document, they are asked to table it. Since the member for Regina West has brought a document of his own and referred to it in this committee, is there any rule to make him table it?

The Chairman: If he quotes from it directly.

Mr. Bockstael: I see.

The Chairman: I think you forestalled us from doing that, Mr. Bockstael, so . . .

Mr. Bockstael: Okay. My question, Mr. Chairman, to the minister is this: Administration has for over a year worked on the Crow rate and the Gilson report to establish a consensus throughout the country. At one point the consensus was very high and, now, different groups have proceeded to dismantle that consensus; either provincial governments or the pools in the west are working at dismantling it. The pretext they use is that because the Gilson report addresses a broader question than transportation, the report seems to address possible

[Translation]

une de celles-ci portait sur un accord de travail. Les trois autres syndicats, à savoir, les pilotes, les agents de bord et les vendeurs de billets, ont tous accepté cet accord. Cela n'a pas été le cas des machinistes et c'est la raison pour laquelle il existe un problème. Et je ne pense pas que je doive expliquer à mon vieil ami la raison pour laquelle ils n'ont pas accepté. Le refus est simplement dû à des rivalités au sein du syndicat.

Alors ne jetez pas la pierre à Air Canada, car ce qu'il proposait a été accepté par les trois autres syndicats. L'accord en question a été refusé par le syndicat auquel a fait allusion l'honorable député.

Le président: Je crains que votre temps de parole ne soit écoulé, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: J'ai une dernière question à poser.

Le président: Posez-la, si elle est brève.

M. Benjamin: Très bien. À propos des machinistes, Air Canada leur a offert 3 millions de dollars pour qu'ils soumettent leur démission à condition qu'ils acceptent une réduction de leur traitement pendant six mois, je crois. Nous avons fait des petits calculs et nous avons trouvé que la réduction du traitement des machinistes est supérieure aux 3 millions de dollars qu'Air Canada leur a offerts. Le ministre va-t-il pousser Air Canada à mettre de l'eau dans son vin? En d'autres termes, ce sont les machinistes qui, en raison de la réduction de leur salaire, financeront l'accord de cessation d'emploi bénévole qu'Air Canada a offert.

M. Pepin: En réalité, je ne peux pas discuter de ceci avec vous car je n'en connais pas les détails. Vous pourrez poser cette question à M. Taylor lorsqu'il comparaitra devant le Comité pour discuter de son propre budget.

Le président: C'est exactement ce que j'allais vous dire, monsieur Benjamin. Merci. Monsieur Bockstael, vous avez 15 minutes.

M. Bockstael: Merci, monsieur le président. Avant de commencer, je voudrais faire remarquer que lorsque les députés à la Chambre font allusion à un document, ils sont priés de le déposer. Puisque le député de Regina West a fait allusion à un de ses documents en Comité, existe-t-il une règle qui pourrait le forcer à le déposer?

Le président: Seulement s'il en cite des extraits.

M. Bockstael: Je vois.

Le président: Je crois que vous nous avez devancé, monsieur Bockstael, dont . . .

M. Bockstael: Bien. Monsieur le ministre, l'administration s'est penchée pendant plus d'un an sur le taux du Pas du Nid de Corbeau et a étudié le rapport Gilson dans le but de réunir un consensus dans l'ensemble du pays. À un moment donné, on a cru que ce consensus était presque atteint mais différents groupes maintenant semblent vouloir le détruire, je veux parler des gouvernements provinciaux ou des groupes agricoles dans l'Ouest. Et ils prétendent que le rapport Gilson ne porte pas uniquement sur les transports mais sur certains programmes

[Texte]

agricultural programs and, for that reason, they can now withdraw from it. But the minister mentioned expecting very shortly the legislation task force report or the draft legislation. Mr. Minister, you said you were hoping that the House Leaders and critics from the opposition parties would agree to send it to a committee. This implies that you have had some negotiations with them. Are you making any headway? Are they being co-operative in that matter or are they obstructionists in this proposal?

Mr. Pepin: There are two points which I want to make on this question. The first one is that I wish the press in general, both oral and written, was more sophisticated in reporting on what is happening in Canada now with respect to the Crow. *Le Devoir*, for example, was saying the other day that an alliance had taken place between Saskatchewan and Quebec, but if one looks at the details of that meeting between Mr. Eric Berntson and Mr. Guy Garon, there was no such alliance. The fact that they meet does not mean that they have come to an alliance.

The second point still on that is that there is a lot of what is called "public bargaining" going on now on that subject, and just by way of illustration, one should not necessarily give equal value to the nine points that the Government of Saskatchewan and the Legislature of Saskatchewan, have unanimously agreed on. There is a lot of bargaining taking place in the public area at this time. So that is the first point that I want to make and, hopefully, there is the possibility of increasing the consensus substantially as we progress. That is a hope that I have and I think it has some justification of it in fact being achieved.

The second point is that, indeed, I referred to the fact that I have been in touch with my critics on the other side of the House of Commons, suggesting that they give unanimous agreement to a draft bill which would be sent to a special committee. Then we would spend the couple of weeks before Easter familiarizing the members of that committee with that bill—a copy of which Mr. Benjamin has in his hands.

• 1020

I think this would be very, very useful because we could save time by doing that, so when we come back after Easter there would be more time for consulting with groups, for discussing it further. I know that the opposition has no particular advantage in that. I am sufficiently realistic to know that. But in the hope that they would want the bill not to be blocked and in the hope that they are interested in making as good a study of the bill and of the subject as possible, I would hope that soon they will agree with me on the procedure I have indicated.

Mr. Bockstael: Just a supplementary to that, Mr. Minister. You say you hope they will agree to that. But has their response to date been favourable?

Mr. Pepin: It has been inquisitive.

Mr. Bockstael: Okay. I will change the topic, Mr. Chairman.

[Traduction]

agricoles et c'est la raison pour laquelle ils prétendent maintenant pouvoir se retirer. Mais le ministre a indiqué qu'il s'attendait à déposer sous peu un projet de loi en ce sens. Monsieur le ministre, vous avez dit que vous espériez que les leaders à la Chambre et les critiques des partis d'opposition accepteraient de l'envoyer en comité. Vous leur en avez sans doute parlé. Pensez-vous pouvoir aboutir bientôt? Se montrent-ils coopératifs ou font-ils de l'obstruction systématique?

M. Pepin: Je voudrais vous répondre en deux points: premièrement, j'aimerais que la presse en général, tant orale qu'écrite, fasse ses reportages de manière plus sérieuse sur ce qui se passe au Canada par rapport au taux du Pas du Nid de Corbeau. Le *Devoir*, par exemple, rapportait l'autre jour qu'une alliance avait été conclue entre la Saskatchewan et le Québec, mais si l'on examine les procès-verbaux de la réunion qui a eu lieu entre M. Eric Berntson et M. Guy Garon, cette alliance n'existe absolument pas. Ce n'est pas parce qu'ils se rencontrent qu'ils en viennent à une alliance.

Deuxièmement, ce sujet suscite beaucoup de «négociations publiques» et, à titre d'exemple, il ne faut pas nécessairement accorder une valeur égale aux neuf points sur lesquels se sont entendus à l'unanimité le gouvernement de la Saskatchewan et l'assemblée législative de cette même province. De nombreuses négociations ont lieu sur la place publique en ce moment. Voilà donc le premier point que je voudrais soulever et j'espère que nous pourrions atteindre un consensus encore plus large.

Deuxièmement, je me suis effectivement mis en rapport avec mes critiques de l'autre côté de la Chambre des communes en leur proposant d'accepter à l'unanimité un projet de loi qui serait ensuite renvoyé en comité spécial. Nous passerons ensuite les deux semaines précédant le congé de Pâques à familiariser les membres de ce comité avec ce projet de loi dont un exemplaire est entre les mains de M. Benjamin.

Je pense que ce serait très utile car nous pourrions économiser ainsi du temps, ce qui nous permettrait d'avoir davantage de consultations avec les groupes intéressés après Pâques. Je sais que l'opposition n'y trouve pas son compte. Je suis suffisamment réaliste pour m'en rendre compte. Mais dans l'espoir qu'ils ne voudront pas faire obstruction à ce projet de loi et qu'ils veulent que ce dernier soit étudié de manière approfondie, j'espère qu'ils accepteront bientôt la procédure dont je leur ai fait part.

M. Bockstael: Une question supplémentaire monsieur le ministre. Vous dites que vous espérez qu'ils vous donneront leur accord. Mais leur réaction a-t-elle été favorable jusqu'à présent?

M. Pepin: Ils se sont montrés curieux jusqu'à présent.

M. Bockstael: Bien. Je vais passer maintenant à un autre sujet, monsieur le président.

[Text]

We have heard a lot about the air traffic control tower in Winnipeg. I am very familiar with that building, because it is a structure that houses both administration and air traffic controllers. Like many buildings of that era, it contains sprayed-on asbestos insulation, and we know that that represents a health hazard. On talking to the airport manager—that situation is monitored on a regular basis, so there is no impending danger. But it is the aim of Transport Canada to remove that insulation. It cannot be done while the building is in operation, because the operation is stacked. The air traffic control is on several floors, and to remove the insulation you would have to do it one floor at a time.

I am aware of a proposal that a new air traffic control tower should be built on the west side of the airport in 1988. Is there any possibility of advancing the construction of that tower, to solve two problems? It would seem to me that the relocation of that tower is in a sense inevitable. It is going to have to happen some day. So if it has to happen some day, and we are looking at make-work projects, or we are trying to spur the economy by having construction and architectural and engineering projects, is there any opportunity of advancing that: rather than for completion in 1988, possibly to have completion in 1986, and solve two problems at one time?

Mr. Pepin: Okay. We will split the answer. Mr. Sinclair will take the relocation of the tower and I will deal with the asbestos situation.

Three points only. On Friday the controllers filed grievances because they had seen some asbestos dust, I understand, in the air in the simulator room. As Mr. Bockstael said, that room was immediately closed, tested, washed down, the walls were coated, and what not, just to curb that possible danger. Mr. Bockstael was right in saying that there has been regular testing for asbestos in the airport, led by National Health and Welfare since 1979. Until now no danger had been identified.

All this is to say that nevertheless, in Winnipeg as elsewhere, the department recognizes the necessity of doing something about it, and that is why there was a rumour the other day that came out; and immediately there was panic, but I tried to remedy that by saying that the move of controllers out of Winnipeg elsewhere was not something that had been planned in detail until now; it was something that would take place in 1987-1988 anyway and all would be done to do it in a way that would be amicable to the controllers, and not otherwise.

Now, Mr. Sinclair, Mr. Bockstael is asking you if there is a possibility of considering the construction of the tower earlier than presently planned?

• 1025

The Chairman: Mr. Sinclair.

Mr. Gordon Sinclair (Administrator, Canadian Air Transportation Administration, Department of Transport): Mr. Chairman, the consideration of a possible new building for the area control centre—not the Winnipeg Tower, it is the area control centre that is the subject of the discussion... is

[Translation]

Nous avons beaucoup entendu parler de la tour de contrôle de Winnipeg. Je connais très bien ce bâtiment, car c'est là que se trouve l'administration et les contrôleurs aériens. Comme beaucoup de bâtiments de cette époque, l'isolation a été faite à l'amiante et nous savons tous que ce matériau présente un danger pour la santé. Après avoir parlé au directeur de l'aéroport, nous avons appris que la situation était surveillée régulièrement et il n'y a donc pas de danger immédiat. Mais le ministère des Transports a l'intention de retirer ce matériau isolant. On ne veut pas le faire maintenant, puisque le bâtiment est rempli. Les contrôleurs aériens se trouvent à plusieurs étages et on ne peut retirer l'isolant qu'à un étage à la fois.

Je sais que le ministère a l'intention de construire une nouvelle tour de contrôle du côté ouest de l'aéroport en 1988. Ne pourrait-on pas envisager d'avancer la construction de cette tour pour résoudre deux problèmes? Il me semble que la construction d'une nouvelle tour est inévitable. Il va falloir la construire un jour ou l'autre. Dans ce cas, puisque ce sont des projets d'infrastructure qui nous permettront de donner un coup de fouet à l'économie, ne pourrait-on pas avancer la construction de cette tour? Peut-être pourrait-on en terminer la construction en 1986 et non en 1988 et faire d'une pierre deux coups?

M. Pepin: Bien. Nous allons nous partager la réponse; M. Sinclair répondra à votre question sur la construction de la tour et je répondrai à celle sur l'amiante.

Vendredi, les contrôleurs aériens ont déposé un grief car ils avaient vu de la poussière d'amiante, je crois, dans la salle où se trouve le simulateur. Comme M. Bockstael l'a dit, cette salle a été immédiatement fermée, testée, lavée, les murs ont été enduits pour mettre fin à ce danger éventuel. M. Bockstael a raison de dire que le ministère de la Santé nationale et du Bien-être social procède régulièrement à des vérifications dans ce sens depuis 1979. Jusqu'à présent, aucun danger n'est apparu.

Néanmoins, à Winnipeg comme ailleurs, le ministère reconnaît qu'il faut faire quelque chose et c'est là la raison de cette rumeur qui a circulé l'autre jour; il y a eu un mouvement de panique, mais j'ai essayé de redresser la situation en disant qu'on n'avait pas encore planifié en détail le déplacement des contrôleurs aériens. Cette initiative aurait lieu en 1987-1988 et tout serait fait pour satisfaire les contrôleurs aériens.

Monsieur Sinclair, monsieur Bockstael vous demande si l'on pourrait envisager d'avancer la date de construction de la nouvelle tour?

Le président: Monsieur Sinclair.

M. Gordon Sinclair (administrateur, Administration canadienne des transports aériens, ministère des Transports): Monsieur le président, l'Administration des transports aériens envisage effectivement de construire un nouveau centre de contrôle régional—et non pas une nouvelle tour—puisque c'est

[Texte]

one of the options being looked at by the Air Administration with respect to this asbestos problem and also with respect to a major renovation of the whole Winnipeg terminal complex.

In considering the option of a new control centre, we would still be faced with the same situation in that the area control centre would have to go down for that period of time when the equipment would be moved from any present location to a new location. So to the same extent as dealing with the asbestos problem in the existing location, we would be faced with a period of time when that area control centre would go down until it either could be relocated or the asbestos insulation removed from the existing system. The construction of a new control centre is an expensive proposition because it may involve new and additional equipment, but it is one that we are actively looking at.

This whole affair, I think, was brought to public attention extremely prematurely, because the only approval we have at the moment is to conduct detailed studies of how we would handle the renovation of the Winnipeg terminal complex, and as I say, a new control centre is just one of the options being studied. It would be a costly option, but one which is deserving of considerable thought on our part.

The Chairman: Three minutes, Mr. Bockstael.

Mr. Bockstael: This is my final question. It is along the same lines. It would not appear in these estimates, but if there was in the Speech from the Throne, and in the forthcoming budget, an input of dollars across Canada for projects that are labour intensive, is there any possibility that Transport would be included in such a prospect, and do you have on line a number of projects such as the Winnipeg airport? We know that the terminal building has plans for enlargement and for more gates, that there is another runway contemplated for maybe before 1990 in Winnipeg, and there are other facilities such as the customs clearance offices in Winnipeg that have to be upgraded. I am sure that in a five-year plan all of these things to establish the cash flow of the Transport department have been contemplated at some stage or another, but are any of these eligible for consideration if—and I am putting that a big “if”—the forthcoming budget and Speech from the Throne say we are going to invest in more labour-intensive capital projects that will create employment in the country?

Mr. Pepin: If there is such a labour-intensive infrastructure program, I think it will be for projects that could start immediately, and obviously this one might not qualify because of the amount of planning that has to be done. On the infrastructure list itself, Mr. Bockstael, as you well know, having been parliamentary secretary to this department, there is a whole list of possibilities in all three modes. The list is as long as one's arm of the number of things that could be done, because, as you know, there is an insatiable need for infrastructural development in transportation. I have not seen the Winnipeg project on that list. I will check this and report to you.

Mr. Bockstael: Just to piggyback on that, Mr. Chairman, we hear throughout the industry that consulting engineers, architects, and designers are really hurting to get work, and

[Traduction]

le centre de contrôle qui fait l'objet des discussions en rapport avec le problème d'amiante; d'autre part, nous envisageons également une rénovation majeure de l'aérogare de Winnipeg.

Cependant, nous ferions toujours face au même problème dans la mesure où le centre de contrôle existant devrait être démolit et le matériel devrait être transféré de son emplacement actuel à un nouvel emplacement. Nous aurions le même problème d'amiante qu'avec le bâtiment actuel si nous devons démolir ce centre de contrôle et attendre qu'un autre soit construit ou que l'amiante soit retirée du bâtiment. La construction d'un nouveau centre de contrôle est une proposition onéreuse car il faudra peut-être acheter du matériel neuf et du matériel supplémentaire, mais c'est une proposition que nous étudions activement.

Je crois que toute cette affaire a été publiée un peu prématurément, puisque pour l'instant nous n'avons que la permission de mener des études détaillées sur la façon dont nous pourrions rénover l'aérogare de Winnipeg; comme je l'ai dit, la construction d'un nouveau centre de contrôle est simplement une des options que nous étudions; elle est coûteuse, mais nous y réfléchissons.

Le président: Il vous reste trois minutes, monsieur Bockstael.

M. Bockstael: De toute façon, c'est ma dernière question et elle s'inspire de ce que j'ai déjà dit. Cela ne figure pas dans ces prévisions budgétaires, mais si le discours du trône ou le budget à venir renfermait une affectation de crédits destinés aux projets à forte intensité de main-d'œuvre, pensez-vous que le ministère des Transport pourrait en bénéficier et avez-vous en réserve des projets comme celui de l'aérogare de Winnipeg? Nous savons que l'aérogare doit être agrandie, qu'on envisage de construire une autre piste d'atterrissage avant 1990 à Winnipeg et que d'autres locaux tels que les bureaux des douanes doivent être améliorés. Je suis sûr que dans le cadre d'un plan quinquennal, tout ce qui peut améliorer la marge d'autofinancement du ministère des Transports a été envisagé, mais ces projets seront-ils retenus si, et c'est un grand «si», le prochain budget et le discours du trône indiquent que nous allons investir dans des projets d'immobilisations à forte intensité de main-d'œuvre qui permettront de créer des emplois dans le pays?

M. Pepin: Si le budget et le discours du trône renferment un programme d'infrastructure à forte intensité de main-d'œuvre, je pense qu'il portera sur les projets qui pourraient démarrer immédiatement et il est évident que celui-ci ne peut être retenu en raison de la planification qui doit être effectuée auparavant. La liste des projets d'infrastructures, comme vous le savez, vous qui avez été secrétaire parlementaire de ce ministère, est longue comme le bras. Nous ne sommes jamais à court de projets dans le domaine des transports. Je ne crois pas que le projet de Winnipeg figure sur cette liste, mais je pourrais vérifier et vous en reparler.

M. Bockstael: Un simple rajout, monsieur le président, nous entendons partout que les ingénieurs conseils, les architectes et les décorateurs sont à court d'emploi: puisque tous ces projets

[Text]

since all of these projects need advance planning, need the selection of engineers and architects to do this advance planning, even if that does not bring about immediate job creation for the trades people in the construction industry, there is still an ongoing need for these plans to be developed. That is what I was hoping might come from the condition, that the Minister of Finance might be advancing some additional moneys to plan facilities of that kind.

• 1030

Mr. Pepin: Mr. Sinclair will comment.

The Chairman: Mr. Sinclair.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, I am very sympathetic to Mr. Bockstael's comments, and in fact it is my intention to carry on some negotiations with the Treasury Board to see whether there could be some provision for some pool of design funds, so that we could bring along faster some of the projects that are in the later planning stages. If there should be any initiatives by the government for economic development of a special nature, then we would be much better placed to be able to bring projects forward.

At the present time, any project that has a substantial amount of design to it, it is virtually impossible to bring it forward into any immediate time frame and to have it included in such a program.

Mr. Bockstael: Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Bockstael. Just before going to Mr. Mazankowski, could I get the committee's advice on how they would like me to proceed from here? We have half an hour left. I still have six questioners on the list, which means that if we are going to get everybody in this morning, each member would have five minutes. I do not think members can get very far in five minutes. My preference would be to give members 10 minutes and maintain the list for the next meeting. However, the committee has not yet made me the dictator of the committee, so I am in your hands. Which is your preference?

Some hon. Members: Ten minutes.

The Chairman: Ten minutes?

Mr. Benjamin: May I ask, Mr. Chairman, if there is any chance at all that the minister would be available and the committee could meet this evening? Even with the meeting on Thursday, I do not think all members of the committee are going to get most of the questions asked that they want to ask.

The Chairman: I do not even know if members of the committee are available this evening, Mr. Benjamin, so I do not think we can conduct a committee in that kind of an ad hoc way.

Mr. Benjamin: This afternoon?

The Chairman: Mr. Harquail.

Mr. Harquail: Mr. Chairman, was it the intention of the committee to go on until 12.00 today?

[Translation]

doivent être planifiés à l'avance par des ingénieurs et des architectes justement, ces projets doivent être mis sur pied même si cela n'entraîne pas une création immédiate d'emplois pour ceux qui travaillent dans l'industrie de la construction. J'espérais que le ministre des Finances avance des crédits supplémentaires pour que des installations de ce genre soient planifiées.

M. Pepin: M. Sinclair va vous répondre.

Le président: Monsieur Sinclair.

M. Sinclair: Monsieur le président, je suis tout à fait d'accord avec ce que dit M. Bockstael et d'ailleurs j'entends mener des négociations avec le Conseil du trésor pour voir si nous ne pourrions pas avoir quelques crédits et ce dans le but de réaliser plus rapidement certains des projets dont la planification est presque terminée. Si le gouvernement entendait favoriser le développement économique d'une nature spéciale, nous serions alors mieux à même de présenter les projets.

Pour l'heure, tout projet dont la planification est presque terminée est presque impossible à présenter immédiatement et il est très difficile de l'inclure dans un tel programme.

M. Bockstael: Merci.

Le président: Merci, monsieur Bockstael. Avant de passer la parole à M. Mazankowski, pourrais-je demander au Comité comment nous allons maintenant procéder. Il nous reste une demi-heure. Ma liste compte encore six intervenants et par conséquent, si chacun doit avoir la parole ce matin, chaque membre aura droit à cinq minutes. Je ne pense pas que les membres du Comité puissent poser beaucoup de questions en cinq minutes. Je préférerais donner aux membres du Comité 10 minutes et reporter la liste lors de la prochaine séance. Cependant, le Comité ne m'a pas encore nommé dictateur du comité et j'attends donc vos propositions. Que préférez-vous?

Des voix: 10 minutes.

Le président: 10 minutes?

M. Benjamin: Puis-je demander, monsieur le président, si le ministre pourrait venir ce soir? Même en comptant la séance de jeudi, je ne pense pas que tous les membres du Comité pourront poser la plupart de leurs questions.

Le président: Je ne sais même pas si les membres du Comité peuvent venir ce soir, monsieur Benjamin, et par conséquent je ne pense pas que nous puissions retenir votre proposition.

M. Benjamin: Et cet après-midi?

Le président: Monsieur Harquail.

M. Harquail: Monsieur le président, le Comité avait-il l'intention de poursuivre ses travaux jusqu'à 12 heures?

[Texte]

The Chairman: No. The minister has House duty, and I am afraid the House takes precedence over us.

Mr. Benjamin: We have House duties too.

Mr. Nowlan: I did not realize that was the reason the minister could not be here. We can be effectively paired with him. I thought there was another reason. I must say, Mr. Chairman, I thought the minister had another reason, perhaps Cabinet or something like that, but House duty. We are all on House duty, and I thought he enjoyed committee meetings.

The Chairman: Mr. Minister.

Mr. Pepin: I did not know they were going to sit tonight, and I have meetings for this evening. If you want to dispense me from sitting, I will stay here.

The Chairman: All that solves our problem, it seems.

Mr. Nowlan: We were not going to sit tonight anyway.

The Chairman: No. The minister said he would stay after 11.00 a.m.

Mr. Nowlan: Good.

The Chairman: So that seems to me to have solved the problem.

Mr. Harquail: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Mazankowski, 10 minutes please.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I was interested in the minister's comments regarding the draft versus the real legislation. Am I to take it, Mr. Chairman, that the minister is prepared to introduce draft legislation for review and study by the committee, with the understanding that he will entertain changes and modifications to that piece of legislation, if it is solely the desire of the committee?

Mr. Pepin: Am I asked to say that the draft would be the same as the bill that would be reintroduced after Easter? Am I asked that?

Mr. Mazankowski: Really, I am asking you whether you will be prepared to entertain any changes, any amendments or modifications.

Mr. Pepin: On the bill itself?

Mr. Mazankowski: Right.

An hon. Member: On the draft.

Mr. Pepin: On the draft or on the bill? I am just trying to say that if we introduce a draft, because wisdom is not concentrated in time, to a particular week, I think you might allow me to make some marginal changes in the final bill which would be introduced after Easter. I do not think this creates any major problem. What my friend is asking me is, am I open to changes in the final bill? Right?

[Traduction]

Le président: Non. Le ministre doit être à la Chambre et je crains que la Chambre n'ait préséance.

M. Benjamin: Nous devons être à la Chambre aussi.

M. Nowlan: Je ne me suis pas rendu compte que c'était là la raison pour laquelle le ministre ne pouvait pas venir. Nous sommes ensemble dans le même bateau. Je croyais qu'il y avait une autre raison. Je dois dire, monsieur le président, qu'il avait peut-être une réunion du Cabinet ou quelque autre réunion de ce genre, mais pas la Chambre. Nous devons tous être à la Chambre, mais je pensais qu'il aimait bien venir en comité.

Le président: Monsieur le ministre.

M. Pepin: Je ne savais pas qu'ils allaient siéger ce soir, et ce soir j'ai des réunions. Si vous me dispensez de la Chambre, je resterai ici.

Le président: Cela résoud notre problème apparemment.

M. Nowlan: Nous n'allions pas siéger ce soir de toute façon.

Le président: Non. Le ministre a indiqué qu'il resterait après 11 heures.

M. Nowlan: Bien.

Le président: Cela semble donc avoir résolu notre problème.

M. Harquail: Merci, monsieur le président.

Le président: Monsieur Mazankowski, vous avez 10 minutes.

M. Mazankowski: Monsieur le président, j'ai été très intéressé par les observations faites par le ministre à propos du projet de loi du groupe de travail par rapport au projet de loi déposé à la Chambre. Dois-je comprendre, monsieur le président, que le ministre est disposé à présenter un projet de loi qui serait étudié par le Comité, étant bien entendu qu'il envisagera d'apporter des modifications à ce texte législatif si tel est le désir du Comité?

M. Pepin: Me demandez-vous si le projet de loi sera le même que le bill qui sera présenté après Pâques? Est-ce cela?

M. Mazankowski: En vérité, je vous demande si vous êtes disposé à apporter des modifications à ce projet de loi.

M. Pepin: Au projet de loi lui-même?

M. Mazankowski: Oui.

Une voix: À l'avant-projet de loi.

M. Pepin: À l'avant-projet de loi ou au projet de loi? Si nous présentons un projet de loi, puisque la sagesse ne dépend pas du temps passé, je pense que vous pourriez m'autoriser à apporter quelques modifications marginales au projet de loi définitif qui serait présenté après Pâques. Je ne pense pas que cela crée de problème majeur. L'honorable député me demande si je suis disposé à apporter des modifications au projet de loi définitif. Est-ce cela?

[Text]

• 1035

Mr. Mazankowski: That is basically it, yes. What is the purpose of going through a draft bill if you are not going to entertain any modifications or amendments that may or may not be substantive?

Mr. Pepin: The draft bill is just a way of bringing the committee in the knowledge of the bill that we are going to introduce, of the final bill. There will not be any major difference between the draft and the final as far as I can see now. So the purpose of the exercise, Mr. Mazankowski, is simply to use the two weeks before Easter to get the committee fully informed on the bill and on the concepts that are included in that bill. It was a collective educational exercise.

Mr. Mazankowski: In other words, what we will be doing essentially is discussing the principal thrust of the package that was introduced February 1 . . .

Mr. Pepin: No.

Mr. Mazankowski: —which we could have been doing, quite frankly.

Mr. Pepin: You would study an actual bill.

Mr. Mazankowski: But if you are only going to entertain minor changes then there really is not a whole lot of worth in going through the exercise.

Mr. Pepin: What would take place is that if the committee should make recommendations it would be after Easter on the definitive bill itself.

Mr. Mazankowski: So in other words, the committee could make recommendations which you will consider incorporating into the real bill.

Mr. Pepin: Of course we would consider amendments. The committee will vote on the subject as in all other instances—do they not?

Mr. Mazankowski: What I am saying is: if the committee makes recommendations for modifications to the bill, am I to take it that you will consider those modifications in the final draft to go into the final bill?

Mr. Pepin: Is it not the general practice?

Mr. Mazankowski: Well, I am just wanting that clarification.

Mr. Pepin: I would follow the general practice, obviously.

Mr. Mazankowski: I am talking about before the real bill is introduced.

Mr. Pepin: I thought you were talking after.

Mr. Mazankowski: Oh, no. No, I am talking about this two-week period that you want to enlighten us in.

Mr. Pepin: Of course, I would consider any idea that comes out of this pre-Easter exercise.

Mr. Mazankowski: Okay, thank you.

Mr. Benjamin: Our chances are zero.

[Translation]

M. Mazankowski: C'est à peu près cela, oui. Pourquoi rédiger un avant projet de loi si vous n'êtes pas disposé à y apporter des modifications, importantes ou mineures?

M. Pepin: L'avant projet de loi permettra au Comité de se familiariser avec le projet de loi définitif que nous allons présenter. Autant que je sache, il n'y aura pas de différence majeure entre l'avant projet de loi et le projet de loi définitif. Ainsi, monsieur Mazankowski, l'exercice a simplement pour but d'utiliser les deux semaines précédant Pâques pour familiariser le Comité avec le projet de loi et ses dispositions. Il s'agit d'un exercice éducatif collectif.

M. Mazankowski: En d'autres termes, nous discuterons essentiellement des principes mêmes du projet de loi qui a été présenté le 1^{er} février . . .

M. Pepin: Non.

M. Mazankowski: . . . ce que nous aurions pu faire, très franchement.

M. Pepin: Vous étudierez un projet de loi en bonne et due forme.

M. Mazankowski: Mais si vous n'êtes disposé qu'à étudier les modifications mineures qui seront apportées à ce projet de loi, je ne vois pas pourquoi nous nous plierions à cet exercice.

M. Pepin: Non, en fait, les recommandations faites par le Comité, le cas échéant, ne porteraient que sur le projet de loi définitif qui serait déposé après Pâques.

M. Mazankowski: Donc, en d'autres termes, le Comité pourrait proposer des recommandations qui, après étude, pourraient figurer dans le projet de loi définitif.

M. Pepin: Il est évident que nous étudierons les amendements proposés par le Comité. Le Comité votera le projet de loi comme dans tous les cas, n'est-ce pas?

M. Mazankowski: Mais si le Comité propose des modifications au projet de loi, dois-je comprendre que vous étudierez ces modifications dans le projet de loi définitif?

M. Pepin: N'est-ce pas ce que vous faites habituellement?

M. Mazankowski: Je voulais simplement tirer cette affaire au clair.

M. Pepin: Je me plierais à la pratique générale évidemment.

M. Mazankowski: Je vous parle de la période précédant le dépôt du projet de loi définitif.

M. Pepin: Je pensais que vous parliez du projet définitif.

M. Mazankowski: Oh non. Je parlais de cette période de deux semaines que vous voulez utiliser pour nous familiariser avec ce projet de loi.

M. Pepin: Il est évident que j'étudierai toute proposition qui ressortirait de cet exercice d'avant Pâques.

M. Mazankowski: Bien, merci.

M. Benjamin: Nos chances sont nulles.

[*Texte*]

Mr. Mazankowski: Well, the minister is on the record as saying that he will entertain and consider . . .

Mr. Pepin: Of course. I did not say I was going to accept them.

Mr. Mazankowski: I did not ask you to say that.

Mr. Pepin: No, you did not.

Mr. Mazankowski: I wonder, then, why, in the light of the absence of the draft bill, your government is carrying on a rather extensive advertising campaign which is somewhat ambiguous and misleading to say the least. I talk about the ad that appeared in the *Montreal Gazette* on February 7, of which I quote in part among other things:

The higher transportation costs will prevent western pork and beef producers from becoming more competitive with their eastern counterparts in their traditional markets.

While at the same time in the package of documentation which you presented in February you indicate that your initiatives could mean an expansion of the western livestock industry of about \$1 billion and well over \$350 million in the feed milling, meat packing and oil seed crushing industries. The two do not jibe.

Mr. Benjamin: That is a lot of meat.

Mr. Pepin: The answer to that firstly is that if you call that an extensive publicity drive, there was one page in *Le Devoir* on a certain day and there was one page in *The Gazette* on a certain day . . . That is not an extensive publicity drive.

Mr. Mazankowski: I am led to understand that there will be more.

Mr. Pepin: The reason why we had it is that there was some deformation of our intent, particularly in Quebec, and we thought it was the right thing to do to tell them about what is coming up so the deformation would not take place.

Mr. Mazankowski: What is the truth? Are you going to have expanded livestock development in eastern Canada or are the higher transportation costs going to prevent the western pork and beef producers from becoming more competitive? Which is the truth?

Mr. Pepin: The truth is in the ad and in the letter that we wrote to farmers in Quebec where we make essentially two points.

• 1040

The first one is that feed grain will be available in eastern Canada at the same price and in the same quantities in which it is available now. The second point we make is that the cost of transportation of meat between the west and Quebec—the east in particular—is so high, relatively, that the competitive position of eastern pork, for example, in the markets of the east and in the market of the east coast of the United States, would not be challenged by the policy that we would be introducing.

[*Traduction*]

M. Mazankowski: Peut-être, mais le ministre nous a dit officiellement qu'il étudierait . . .

M. Pepin: Evidemment. Mais je n'ai pas dit que j'allais les accepter.

M. Mazankowski: Je ne vous ai pas demandé de nous le dire.

M. Pepin: Non, effectivement.

M. Mazankowski: Dans ce cas, en l'absence de ce projet de loi, je me demande pourquoi votre gouvernement a décidé de lancer une campagne publicitaire importante, campagne quelque peu ambiguë et trompeuse pour le moins. Je fais allusion à l'annonce qui a paru dans la *Gazette de Montréal* le 6 février dernier et dont voici un extrait:

l'augmentation des coûts de transport empêchera les éleveurs de porc et de boeuf de l'Ouest de soutenir la concurrence avec leurs homologues de l'Est sur leurs marchés traditionnels.

Or, dans les documents que vous avez présentés en février dernier, vous indiquez que vos initiatives pourraient rapporter environ un milliard de dollars à l'industrie du bétail de l'Ouest et plus de 350 millions de dollars à l'industrie de la mouture des plantes fourragères, de la salaison et du broyage des graines oléagineuses. Cela ne concorde pas.

M. Benjamin: C'est douteux.

M. Pepin: Premièrement, si vous appelez ça une campagne publicitaire de grande envergure, je dois vous dire qu'une seule page a paru dans *le Devoir* un jour et une autre page dans la *Gazette* un autre jour . . . Je n'appellerai pas ça une campagne publicitaire de grande envergure.

M. Mazankowski: Je crois savoir qu'il y en aura d'autres.

M. Pepin: La raison pour laquelle nous avons lancé cette campagne, c'est que nos propos ont été déformés, particulièrement au Québec, et nous avons pensé qu'il fallait le faire pour éviter la déformation de nos propos.

M. Mazankowski: Où est donc la vérité? Allez-vous agrandir l'industrie du bétail dans l'Est du Canada ou l'augmentation des coûts du transport va-t-elle empêcher les éleveurs de porc et de boeuf dans l'Ouest d'être plus concurrentiels? Où est la vérité?

M. Pepin: La vérité se trouve dans l'annonce et dans la lettre que nous avons adressée aux exploitants agricoles du Québec et dans laquelle nous soulevons deux points.

Premièrement, il est essentiel que l'on puisse se procurer des céréales fourragères en quantités et aux prix identiques à ceux qui sont pratiqués actuellement dans l'Est du pays. Par ailleurs, le coût du transport de la viande entre l'Ouest et l'Est doit rester suffisamment élevé pour ne pas saper la position concurrentielle de la viande de porc produite à l'Est et destinée au marché de l'Est et plus particulièrement à la côte Est des États-Unis.

[Text]

But that is a public document. We have explained that in great detail in the letter we wrote to the farmers of Quebec. This is a public document.

Mr. Mazankowski: Nonetheless the . . .

Mr. Pepin: If I may, just one more. On what will happen to the livestock industry in the west, my honourable friend who comes from Alberta is more knowledgeable than I am, but what I have heard in the last two years being debated on this is that even the experts do not know exactly what will happen. You find different schools. Some will say that it will just strengthen the existing livestock industry. Others say it will bring about a marginal increase. Others say it will bring about more than a margin . . . I have not found anybody yet—maybe there are some—who thinks the policy will bring about a very substantial increase in the livestock industry in the west. Most people I have met are more moderate than that. And that is a matter of judgment.

Mr. Mazankowski: Those expectations clearly prevail in western Canada.

Could I move on to another point?

Mr. Pepin: I think I am right, Mr. Mazankowski, when I say that western Canada on this particular subject is quite divided, different groups of people having different views.

Mr. Mazankowski: I was talking about the livestock sector, Mr. Minister.

Mr. Pepin: I was talking about the same.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, the Government of Saskatchewan has advanced an eight-point position on the transportation initiatives which you have unveiled. I would just like to go through them briefly: first, that the principle of the present statutory rate be retained; second, that the farmers' grain freight rate should not exceed a historical relationship to the price of grain; third, that the farmers' cost of shipping grain must be related to the price of grain to keep him competitive in the international marketplace; fourth, that all Saskatchewan crops and their products and byproducts should be under a new statute; fifth, that federal taxes and charges on farm inputs should be eliminated in perpetuity and capital gains on farmland indexed back to Valuation Day; sixth, that an economic development package relative to the importance of agriculture in Saskatchewan and compatible with the Government of Saskatchewan's priorities should be required; seventh, that there should be no limit on the volume shipped under statutory provisions; and eighth, that incentives must be provided for Saskatchewan's processing and livestock industries to complement activities in other provinces.

The Government of Alberta has rendered qualified support to the initiatives, but the qualifications are fairly significant. First of all, they find it unreasonable to expect the farmers to commit in 1983 the 6% inflationary increase on freight rates

[Translation]

Tout cela est expliqué en détail dans la lettre que nous avons adressée aux agriculteurs du Québec, lettre qui a été rendue publique.

Mr. Mazankowski: Toutefois . . .

Mr. Pepin: Encore un mot, si vous permettez. Le député de l'Alberta s'y connaît sans doute mieux que moi, mais d'après tout ce que j'ai pu en entendre depuis deux ans, même les experts ne sont pas d'accord quant à l'avenir de l'élevage de l'Ouest. Les avis divergent. D'après certains, l'élevage ne s'en portera que mieux. D'autres estiment que cela provoquera une légère amélioration, d'autres que l'amélioration sera sensible. Je n'ai entendu personne dire que l'élevage de l'Ouest s'en trouvera très sensiblement amélioré. La plupart des gens émettent un jugement modéré.

Mr. Mazankowski: On semble d'accord sur cette question dans l'Ouest du pays.

Je voudrais maintenant passer à une autre question.

Mr. Pepin: Je crois pouvoir dire sans me tromper que cette question est loin de faire l'unanimité dans l'Ouest canadien.

Mr. Mazankowski: Je parlais de l'élevage, monsieur le ministre.

Mr. Pepin: Et moi aussi.

Mr. Mazankowski: Le gouvernement de la Saskatchewan a rédigé un rapport en huit points en réponse à votre politique des transports. Je vais les énumérer si vous le permettez. Premièrement, l'actuel tarif statuaire doit être maintenu; deuxièmement, le rapport entre le prix du transport des céréales et le prix de ces mêmes céréales ne doit pas dépasser le rapport qui a toujours existé; troisièmement, le prix du transport des céréales doit être fixé en fonction des prix de revient des agriculteurs afin qu'ils puissent rester concurrentiels sur les marchés internationaux; quatrièmement, toutes les récoltes de la Saskatchewan ainsi que leurs produits et sous-produits doivent être assujetties à une nouvelle loi; cinquièmement, les taxes et redevances fédérales sur les facteurs de production agricole devraient être supprimées de façon définitive et les gains en capitaux sur les terres arables devraient être indexés en fonction du jeu de l'évaluation; sixièmement, un programme de développement économique tenant compte de l'importance de l'agriculture en Saskatchewan et compatible avec les priorités fixées par le gouvernement de la Saskatchewan devrait être mis sur pied; septièmement, le volume des transports ne devrait pas être plafonné en vertu des dispositions statutaires; huitièmement, des stimulants doivent être accordés au secteur de l'élevage et du conditionnement de la Saskatchewan pour compléter les activités dans d'autres provinces.

Le gouvernement de l'Alberta a accordé un appui mitigé aux initiatives, mais ses réserves sont toutefois importantes. Le gouvernement estime qu'on ne peut pas raisonnablement s'attendre à ce que les agriculteurs acceptent en 1983 la hausse

[Texte]

after 1985. They are concerned about the fact that farmers will have to pick up the full freight rate on anything over 31 million tonnes. They are concerned about the fact that the railways are going to receive full compensation for moving grain without adequate guarantees. Fourth, they want assurance that there will be full disclosure of all rail cost data to the grain shippers. And fifth, they are concerned about the way in which the payment is going to be paid.

Given the fact that those are pretty substantive issues, has the minister considered those points, and what is his response? Or will he be responding in a formal way?

Mr. Pepin: I cannot respond now, but I can tell my honourable friend that I have discussed these things with Mr. Devine and Mr. Berntson, and all the nine points.

On the Alberta position, I think what should be underlined is that the Alberta government agrees with the policy. They would like to have it perfect; it is not perfect from their point of view; but they agree with the policy.

Mr. Mazankowski: Five points are contained in their objections which are contained in the Saskatchewan objections.

Mr. Pepin: There will always be three or four points that somebody does not agree with. Even if my honourable friend had been the one to introduce the policy, there would have been some dissatisfaction somewhere in Canada, because you cannot accommodate everybody.

• 1045

On the Saskatchewan position, I hope my friend has read *The Globe and Mail* of last weekend, because that is where Mr. Berntson is quoted. He said, "From our point of view, the policies for the Crow must not change." But the people that we represent have been saying that they are prepared to pay more, some more, provided the protective nets are there, protection from additional costs and from the monopoly of railways. So, I think it is fair to say that with those provisions in place, we would be prepared to pay some more. Everybody is bargaining now. That is normal, that is the way . . .

Mr. Mazankowski: Yes. He did not say anything different in the . . .

Mr. Pepin: He said that he was willing to bargain, that if the government were not unwilling to make a few little changes, he would finally come up to the . . .

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, it is encouraging to see that the minister is accommodating and flexible on this issue.

Mr. Pepin: I am just saying that others are.

The Chairman: Thank you, Mr. Mazankowski.

Monsieur Maltais, vous avez dix minutes.

M. Maltais: Merci, monsieur le président.

Je voudrais d'abord féliciter le ministre . . .

[Traduction]

de 6 p. 100 sur les tarifs ferroviaires prévus pour 1985. Il s'inquiète du fait qu'au-delà de 31 millions de tonnes, les agriculteurs sont obligés de payer à plein tarif. En outre, les sociétés ferroviaires seront pleinement indemnisées pour le transport des céréales sans avoir à offrir des garanties suffisantes en retour. Le gouvernement exige que ceux qui expédient les céréales soient tenus pleinement au courant de tous les éléments des coûts de transport ferroviaire. Les modalités de paiement posent également un problème.

Comme il s'agit là de questions importantes, je voudrais savoir quelle suite le ministre compte y donner.

M. Pepin: Tout ce que je puis vous dire pour l'instant, c'est que j'en ai discuté avec MM. Devine et Berntson.

Je tiens toutefois à souligner que les autorités de l'Alberta sont en principe d'accord avec cette politique. Elles voudraient encore y apporter certaines retouches, mais en principe elles sont d'accord.

M. Mazankowski: Cinq des objections avancées par la Saskatchewan ont été reprises par les autorités de l'Alberta.

M. Pepin: Il est hors de question de faire l'unanimité sur tout. Même si c'est vous qui avez introduit cette politique, il y aurait certainement eu quelqu'un qui n'aurait pas été d'accord car il n'y a pas moyen de plaire à tout le monde.

En ce qui concerne la position de la Saskatchewan, j'espère que mon ami a lu le *Globe and Mail* de la fin de semaine dernière, parce qu'on y cite M. Berntson. Il dit: «Quant à nous, les politiques relatives au tarif du Pas du Nid-de-Corbeau ne devraient pas être modifiées». Mais les personnes que nous représentons nous ont dit qu'elles accepteraient une certaine augmentation, à condition qu'on les protège contre des coûts additionnels et des monopoles ferroviaires. Je crois donc qu'on peut dire que si les dispositions en question étaient adoptées, nous serions prêts à payer plus. De nos jours, tout le monde fait du marchandage. C'est normal, c'est ainsi que . . .

M. Mazankowski: Oui. Il a dit la même chose dans le . . .

M. Pepin: Il a dit qu'il était prêt à marchander, que si le gouvernement voulait apporter quelques petites modifications, il accepterait de . . .

M. Mazankowski: Il est encourageant de voir que, sur cette question, le ministre est accommodant.

M. Pepin: Au contraire, ce sont les autres parties qui l'ont été.

Le président: Merci, monsieur Mazankowski.

Mr. Maltais, you have 10 minutes.

Mr. Maltais: Thank you, Mr. Chairman.

I would first like to congratulate the minister . . .

[Text]

Mr. Pepin: May I say something else, Mr. Chairman, before we leave Mr. Mazankowski. I must say that I am not completely proud of the translation from the French to the English, in this particular ad that appeared in *The Gazette*. I prefer to return to the French text, which corresponds more to our views on the subject. Sorry about that.

Le président: Monsieur Maltais.

M. Maltais: Monsieur le président, j'espère que les commentaires du ministre n'affectent pas mes dix minutes.

Je voudrais d'abord profiter de l'occasion pour féliciter le ministre et le ministère pour tout ce qui a été fait sur la Moyenne et Basse-Côte-Nord depuis deux ans. Je pense que déjà on commence à voir les résultats des efforts qui ont été faits et de la volonté politique qui s'est manifestée dans ce coin de pays. Les gens commencent à voir sur place que les efforts qui ont été faits ne sont pas vains, et déjà on s'aperçoit qu'il y a une certaine admiration pour ce qui est de la qualité du service.

Ce matin, monsieur le président, j'aimerais demander au ministre ce qui se passe dans le dossier de Québecair, Air Canada et Nordair. Hier, à Québec, on a fermé la commission parlementaire concernant le passé et l'avenir de Québecair, mais compte tenu du fait que les états financiers de Québecair doivent être déposés à ce moment-ci devant le ministre, est-ce que le ministre a un plan d'action concernant l'avenir de Québecair? Dans l'affirmative, pourrait-il nous indiquer à peu près quelle orientation ce plan d'action va prendre pour les prochaines semaines? Pas les prochains mois, mais les prochaines semaines...

M. Pepin: Certains journalistes s'étonnent du fait que je semble avoir changé d'opinion à ce sujet-là, que j'aie d'abord refusé d'entériner le Québecair actuel et recommandé de créer un nouveau Québecair et que plus tard j'aie accepté de reconstruire le Québecair actuel.

La raison est très simple et les gens qui réfléchissent l'ont vue. C'est qu'entre les deux événements, il y a eu des engagements, des indications selon lesquelles le gouvernement de la province de Québec était prêt à prendre à son compte certaines des dettes de Québecair; c'est cela qui a fait la différence entre les deux, et je pense que c'est assez facile à soupçonner, à imaginer.

Alors, à ce moment-là, il faut avoir une excellente idée, une vue très claire de ce que sont ces dettes de Québecair. C'est pourquoi les deux parties se sont entendues pour nommer un vérificateur de ces dettes, pour savoir s'il y a des actifs et quels sont les actifs qui correspondent aux dettes qui vont rester, une fois que le gouvernement du Québec aura assumé certaines de ces dettes-là. Depuis ce temps-là, on attend les états financiers de Québecair pour les faire vérifier par une société choisie en commun par les deux parties. Or, on ne les a pas encore, non plus que nous avons le budget d'opérations de Québecair. Ce sont ces deux documents, les états financiers de Québecair, ratifiés par leur vérificateur à eux, et le budget des opérations de l'année qui vient, que nous attendons d'avoir avant d'aller plus loin.

[Translation]

M. Pepin: Puis-je ajouter quelque chose, monsieur le président, avant que M. Mazankowski ne cède la parole? Je dois dire que je ne suis pas tout à fait fier de la traduction, du français en anglais, de l'annonce qui a paru dans la Gazette. Je préfère me fier au texte français, qui reflète mieux notre position. Je m'en excuse.

The Chairman: Mr. Maltais.

Mr. Maltais: I hope, Mr. Chairman, that the minister's comment did not come out of my 10 minutes.

I would first like to take this opportunity to congratulate the minister and the department on everything that has been done on the Middle and Lower North Shore over the past two years. I think that we have already begun to see the results of the efforts that were made and of the political will that was manifested in that part of the country. People are beginning to see for themselves that the work that was done was not in vain and you can see already that the quality of service inspires a certain amount of admiration.

This morning, Mr. Chairman, I would like to ask the minister what is happening with respect to Québecair, Air Canada and Nordair. Yesterday, in Quebec City, the parliamentary commission on the past and future of Québecair completed its work, but given the fact that Québecair's financial statements must be filed with the minister, does the minister have an action plan for the future of Québecair? If so, could he indicate what direction the action plan will take over the next few weeks? Not the next few months, but the next few weeks...

Mr. Pepin: Certain reporters are surprised that I seem to have changed my mind on this issue, that I initially refused to endorse the existing company and recommended that a new one be created and that, later, I agreed to rebuild the existing company.

The reason for this is very simple, as those who have given some thought to it have seen. It is that, between these two events, the Quebec government indicated that it would be willing to take over some of Québecair's debts; that is what made the difference and I think that it is fairly easy to understand.

This means that we have to have a very good idea, a very clear view of what these debts are. That is why the two parties agreed to appoint someone to audit these debts, to determine whether there are assets and which assets correspond to the debts that will be left once the Government of Quebec has taken over its part of them. Since then, we have been waiting for Québecair's financial statements so that we can have them audited by a firm that will be jointly chosen by the two parties. We have not yet received the financial statements, nor the operating budget. These are the two documents that we are waiting to get before we go any further: Québecair's financial statements, audited by their auditor, and their operating budget for the coming year.

[Texte]

M. Clair aurait voulu que je m'engage, avant d'avoir obtenu ces documents-là, dans des ébauches de définition du rôle des routes de Québecair reconstitué. J'ai pensé qu'il était imprudent de faire cela, parce qu'il se peut que nous ayons des révélations. J'ai donc refusé, et il n'est pas très heureux de ce refus-là. Je pense que c'est un refus sage.

• 1050

Maintenant, je n'oublie jamais que je ne suis pas seul à travailler à ce dossier-là. Tout ce à quoi je m'engage dans ce dossier-là, je dois le faire approuver par mes collègues du Cabinet. Je ne joue pas avec mes propres fonds dans ce dossier-là.

M. Maltais: Monsieur le ministre, est-ce que vous vous attendez à avoir ce rapport financier très prochainement devant vous ou si vous croyez que cela pourrait prendre encore quatre ou cinq mois?

M. Pepin: Vous savez avec quel dévouement je me consacre à mes tâches. Je demande où on en est presque tous les jours, et on me dit toujours qu'on n'a pas encore reçu les états financiers de Québecair vérifiés par son propre vérificateur et que, par conséquent, le vérificateur commun n'est pas encore en mesure de faire son boulot. Je le regrette beaucoup, parce que je ne tiens pas à ce que cela traîne très longtemps.

M. Maltais: M. Clair déclarait la semaine dernière que si l'on ne prenait pas une décision rapidement, il songeait à nationaliser la compagnie, même si l'on peut penser que, dans les faits, c'est un peu le cas. Est-ce qu'il y a des rencontres qui sont prévues actuellement entre les différentes compagnies qui s'intéressent à Québecair ou si tout le monde est arrêté au niveau de la discussion jusqu'à ce que les états financiers vous soient présentés? Actuellement, c'est au point mort, jusqu'au dépôt des états financiers vérifiés.

M. Pepin: Je pense que je dois répondre oui à cette question, parce que c'est l'élément qui va déclencher le reste du processus de négociation.

M. Maltais: Donc, il n'y a pas de négociation jusqu'à ce qu'il y ait dépôt des états financiers vérifiés?

M. Pepin: Je pense que c'est le fond de l'affaire. Comment voulez-vous vous engager à définir les routes, comment voulez-vous vous engager à définir les obligations financières du gouvernement fédéral via Air Canada, comment voulez-vous déterminer le type d'avions dont vous allez avoir besoin si vous n'avez pas d'abord une vue des états financiers et des opérations de la compagnie présentement? Il me semble que c'est assez fondamental.

M. Maltais: Monsieur le ministre, je suis d'accord avec vous, mais finalement, cela revient à dire que si le dossier n'évolue pas actuellement, c'est parce que le Québec ou Québecair n'a pas encore produit son rapport. C'est à lui maintenant de faire un pas précis avant que le processus ne s'enclenche de façon définitive.

M. Pepin: La réponse est oui. M. Leblond, qui dirige le groupe représentant le Québec, ne s'est pas plaint en public des délais, ne s'est pas plaint du tout. Même que j'ai vu dans le

[Traduction]

Mr. Clair would have liked me to start defining the role and routes of the new company before I received these documents. I thought that this would be rash, since we may find some revealing things. I thus turned down his request and he is not very pleased. But I think that it was a wise decision.

Now, I never forget that I am not the only one who is working on this. Any commitment that I make must be approved by my Cabinet colleagues. It is not my money that I am playing around with.

Mr. Maltais: Mr. Minister, do you expect to get these financials statements in the very near future or do you think that it will take another four or five months?

Mr. Pepin: You know how zealous I am. Almost every day I ask what is happening and I am always told that we have not yet received Québecair's financial statements audited by its own auditor and that the auditor chosen by the two parties cannot begin his work. I am not very pleased about this, because I do not want to see this thing drag on and on.

Mr. Maltais: Mr. Clair said last week that if a decision were not made soon, he was thinking of nationalizing the company, although it may seem, if you look at it objectively, that it is already partially nationalized. Have any meetings been scheduled between the various companies who are interested in Québecair or has all discussion been stopped until you receive the financial statements? Has everything come to a halt until the audited financial statements are filed?

Mr. Pepin: I think that I would have to say yes, because that is the thing that will trigger the rest of the negotiation process.

Mr. Maltais: So there will be no negotiations until the audited financial statements are filed?

Mr. Pepin: That is what it boils down to. How can you define routes, how can you define the financial responsibilities of the federal government through Air Canada, how can you decide what type of aircrafts you will need if you have not seen the financial statements and operations of the existing company? It seems fairly basic to me.

Mr. Maltais: I agree with you, Mr. Minister, but what this means is that nothing has been done because the province of Quebec or Québecair has not yet filed its statement. It is up to them to make a move so that the process can get underway.

Mr. Pepin: The answer to that is yes. Mr. Leblond, who heads the group representing Quebec, has not complained publicly about the delays; he has not complained at all. I even

[Text]

journal qu'il avait l'air étonné de cette plainte de son ministre parce que lui, il sait très bien que les deux conditions dont on parle sont assez essentielles pour commencer la discussion sur le rôle, les routes et les opérations de Québecair reconstitué.

M. Maltais: Une fois le rapport financier vérifié, serez-vous encore prêt à regarder toutes les avenues concernant le dossier Québecair, Nordair, Air Canada, ou si vous allez privilégier deux avenues ou une avenue, suivant ce que vous aviez déjà proposé comme étant des solutions valables sur le plan d'une fusion de ces compagnies-là?

M. Pepin: Est-ce que vous me demandez si on est prêt à retourner à l'idée de la fusion de Québecair et de Nordair?

M. Maltais: Oui, c'est cela. Est-ce qu'une fois les états financiers déposés, vous serez disposé à reprendre la négociation en faisant table rase de tout ce qui a été proposé, ou si vous allez partir de deux hypothèses de travail?

M. Pepin: Eh bien, comme vous le savez, j'aurais beaucoup aimé que la fusion de Nordair et de Québecair se réalise, mais pour les raisons que vous connaissez très bien et que j'ai exposées plusieurs fois, ce projet-là ne s'est pas réalisé, bien qu'on en soit venu très près en juillet 1981. Tout le monde connaît ces événements-là maintenant. S'il n'avait été de l'opposition politique du gouvernement du Québec, cette fusion se serait faite à ce moment-là.

Je n'ai pas de raison de penser que la fusion pourrait se faire maintenant. Alors, on se concentre complètement sur la réorganisation de Québecair. C'est cela qui est le sujet exclusif.

M. Maltais: Monsieur le ministre, j'aurais une question additionnelle importante. Est-ce que vous êtes entré en contact avec les régions qui sont desservies par Québecair et Régionair depuis un an? Le dossier de Québecair est un dossier politique d'après ce qu'on peut voir maintenant, alors que dans des régions comme les nôtres, c'est-à-dire l'Est du Québec, c'est une question strictement pratique.

Premièrement, est-ce que vous avez demandé à ces gens-là quel était leur intérêt en ce qui concerne l'avenir de Québecair et de Régionair? Deuxièmement, est-ce que vous êtes entré en contact avec le personnel de Québecair? Souvent lorsqu'on parle de la fusion de Québecair ou de choses comme celle-là, les gens pensent à des pertes d'emplois.

[Translation]

read in the paper that he seemed surprised that his minister had complained, because the minister knows perfectly well that these conditions pretty well have to be met before we can begin discussing the role, routes, and operations of the new Québecair.

Mr. Maltais: Once the financial statement is audited, will you be prepared to explore all avenues in the Québecair, Nordair and Air Canada case, or will you favour one or two options based on solutions you have proposed with respect to a possible merger of these companies?

Mr. Pepin: Are you asking me whether we are prepared to go back to the idea of a merger between Québecair and Nordair?

Mr. Maltais: Yes, that is it. Once the financial statements are filed, will you go back to the negotiating table having thrown out everything that was proposed to date or will you use one or two working hypotheses?

Mr. Pepin: As you know, I would very much like to have seen the merger between Nordair and Québecair become a reality, but for reasons that you are very much aware of and that I have explained on a number of occasions, that project was not carried out, although we came very close in July 1981. Everyone is aware of the events that took place at that time. If it had not been for the political opposition shown by the government of Quebec, the merger would have been carried out at that time.

I have no reason to believe that the merger could take place now. Therefore, we are concentrating on reorganizing Québecair. That is our sole concern.

Mr. Maltais: I have another important question, Mr. Minister. Have you been in contact, over the past year, with the regions that are served by Québecair and Régionair? It would seem that the Québecair issue is a political one, whereas in regions like ours, that is to say, in eastern Quebec, it is a strictly practical matter.

First of all, did you ask these people what interest they had in the future of Québecair and Régionair? Secondly, did you contact Québecair's personnel? Often, when the Québecair merger or things like that are mentioned, people think that jobs will be lost.

In eastern Quebec, if Québecair were to merge with Air Canada or Nordair, no jobs would be lost because they were the only ones operating, either in the Magdalen Islands, at Mont-Joli, at Sept-Îles or elsewhere. Before you make your final proposals at the negotiating table, will you not check these two important components: personnel and users? Because that is what you are dealing with when you talk about increasing quality of service and decreasing costs.

Donc, dans l'est du Québec, si jamais Québecair se fusionnait avec Air Canada ou avec Nordair, il n'y aurait pas de pertes d'emplois puisque ce sont les seuls qui opèrent, soit aux Îles-de-la-Madeleine, à Mont-Joli, à Sept-Îles ou ailleurs. Avant que vous n'alliez faire des propositions finales dans ces négociations, n'allez-vous pas vérifier deux éléments importants: la question du personnel et la question des usagers? Finalement, c'est de cela dont il est question à un moment donné lorsqu'on parle de fusion ou d'augmentation de qualité en termes de services et de diminution de coûts.

[Texte]

M. Pepin: Non, je n'ai pas fait d'enquête personnelle. J'ai rencontré le personnel de Québecair à l'occasion, mais pas d'une façon systématique. Alors, l'information dont je dispose à ce sujet-là, je la tiens de vous et des journaux que j'ai lus à ce sujet-là. Je reconnais l'importance de cela pour les régions que vous desservez. Une des raisons de la présence d'Air Canada dans ce dossier-là, comme vous le savez très bien, c'est de permettre une rationalisation. Il est possible que des régions comme la vôtre accepte plus facilement le fait qu'il n'y ait qu'un transporteur, à condition que le transporteur soit garanti par la présence d'Air Canada dans le Québecair reconstitué. C'est une des bases de notre espoir pour l'avenir.

Une autre chose que je comprends très bien aussi, parce que vous et d'autres me l'ont expliquée, c'est que la modernisation de Régionair est tout aussi importante que celle de Québecair. Il y a tout un travail à faire, évidemment, sur le plan du transporteur local dans la province de Québec, travail qui se fait beaucoup mieux en Ontario qu'il ne s'est fait au Québec, jusqu'à maintenant.

Le président: Ce sera votre dernière question, s'il vous plaît.

M. Maltais: Vous avez recommandé une étude, monsieur le ministre, concernant la régionalisation dans la moyenne et basse Côte nord, c'est-à-dire dans l'est du Québec, sur le principe du système Norontair. Je pense que cette étude-là a été confiée à une firme de Montréal. À quel moment attendez-vous le rapport de cette étude que vous avez demandée?

M. Pepin: Je pense que nous avons le rapport. J'ai lu un commentaire élémentaire sur ce rapport récemment. Je pense que nous l'avons... Je vous en ferai part personnellement.

M. Maltais: Je vous remercie.

Le président: Merci, monsieur Maltais.

Mr. Forrestall, please.

Mr. Forrestall: Thank you, Mr. Chairman. I will want, during the course of the estimates, to go in some depth with the minister and his officials into the present status of Canadian National, Euro-Canadian CAST's—whatever it is—essay of Switzerland, and as well, the latest rumours about Canadian National's involvement with Sepatan Container Lines. To that end, Mr. Chairman, I leave with the minister some 14 questions, which may require some detailed thought before they can be answered. I gather he will be back with us at a later stage.

The Chairman: He will be back Thursday at 3:30 p.m.

Mr. Forrestall: If they can be answered by then it would be appreciated. If not, then at his next appearance or at his convenience. They have to do with the nature and the extent of this arrangement, why the delays that have been taking place—just exactly what is happening.

Mr. Chairman, I wanted this morning to touch on two or three areas that involve marine matters other than CAST, but first to ask about this enormous suggestion from the New Democratic Party yesterday that the United States Treasury branches are considering the imposition of tariffs to enter that country—those people on foot, in cars, trucking, rail cars,

[Traduction]

Mr. Pepin: No, I have not looked into it personally. I have met with Québecair personnel from time to time, but not systematically. Any information I have I have gotten from you and from the newspaper reports I have read on the issue. I know how important this is for the regions you represent. One of the reasons that Air Canada is involved in this, as you are well aware, is to ensure rationalization. Regions like yours may accept the fact that there is only one carrier more easily if that carrier is backed up by Air Canada's involvement in the new Québecair. This is one of the things that our hopes for the future are based on.

Another thing that I understand quite well, because you and others have explained it to me, is that it is as important to modernize Régionair as it is to modernize Québecair. There is of course a lot of work to be done with respect to local carriers in the Province of Quebec, the type of thing that has been done much more effectively in Ontario than it has been in Quebec until now.

The Chairman: This will be your last question.

Mr. Maltais: You recommended, Mr. Minister, that a study be done on regionalization on the Middle and Lower North Shore, that is to say, in eastern Quebec, based on the principle of the Norontair system. I believe that the study was to be done by a Montreal firm. When are you expecting to get the results of this study?

Mr. Pepin: I believe that we have the report. I recently read a rudimentary comment on the report. I think that we have it. I will personally send you a copy.

Mr. Maltais: Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Maltais.

Monsieur Forrestall, s'il vous plaît.

M. Forrestall: Merci, monsieur le président. Puisque nous étudions le budget, je voudrais interroger le ministre et ses fonctionnaires sur la tentative du Canadien National, ou de la Euro-Canadian CAST, peu importe, en Suisse et sur les bruits qui circulent concernant la participation du Canadien National à la «Sepatan Container Lines». À cette fin, monsieur le président, je voudrais remettre au ministre une liste de 14 questions. Avant de pouvoir y répondre, il sera peut-être obligé de faire des recherches détaillées. Je suppose qu'il reviendra à une date ultérieure.

Le président: Il sera ici jeudi à 15h30.

M. Forrestall: S'il pouvait me donner les réponses avant cela, ce serait bien. Sinon, il pourra me les donner à sa prochaine comparution ou lorsqu'il aura le temps. Les questions portent sur la nature et l'importance de cet arrangement, ainsi que sur les retards qu'il y a eus. Je voudrais savoir où on en est.

Je voudrais aborder quelques questions qui touchent les transports maritimes, mais qui n'ont rien à voir avec la CAST. Mais je voudrais d'abord vous interroger sur une question extrêmement importante qui a été soulevée hier par le NPD. Il semble que le Trésor américain étudie la possibilité d'imposer des droits d'entrée à tous ceux qui entrent aux États-Unis, que

[Text]

airplanes, ships. It was quite apparent in the chamber yesterday, Mr. Chairman, that the minister was not very aware of this. It seems to me that if there is any basis in it at all, he not only should have been, but there should have been some loud denouncement of the suggestion. Can the minister tell the committee, now that he has had overnight to have been briefed with respect to it, whether or not there is any truth in it, whether the matter we thought was buried some several years ago, whether or not in fact it has been resurrected? Is it about to happen? Because its impact would be quite unacceptable to Canadians.

• 1100

Mr. Pepin: Let me answer you rapidly. First of all, there is such a document prepared by U.S. Customs for the Treasury Department. It was sent back to the Treasury Department in November of 1982, and nobody has heard from it since. So it is one of those many papers that a government has on any possible subject under the sun. It broke out in a U.S. brokerage firm publication. It was picked up by the Department of Transport's rail service monitor, and it was reported as such. Mr. Wilkins, who is now, as you know, in the United States talking about a meeting between Mrs. Dole and the Canadian Minister of Transport, had it in his briefcase. What importance should one attach to it, nobody knows, but it will be on my agenda, obviously, for the meeting I am trying to get with Mrs. Dole early in April.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, the minister will be aware that it will attach one hell of a lot of importance to Canadians if it is ever imposed upon us. As a matter of fact it would be totally... I hope it is as comical as one U.S. official has suggested it probably would be.

Mr. Pepin: Then we cannot really agonize on each paper prepared by a section of the American administration.

Mr. Forrestall: At this point in time, Mr. Minister, it is a crock of nonsense from your point of view.

Mr. Pepin: I do not treat anything as lightly as that, so it will be brought up.

Mr. Forrestall: You will not raise it with the...

Mr. Pepin: Unless Mr. Wilkins comes back from his present trip to Washington and says I was told by the transportation department not to pay any attention to it, it will be on my agenda when I meet Mrs. Dole early in April.

Mr. Forrestall: It is not sufficiently important to you to make an inquiry?

Mr. Pepin: Mr. Wilkins is in Washington now, so he will make the inquiry.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, could I ask the minister... It is one of those phenomenal winters. The St. Lawrence Seaway system could very well have opened perhaps as long ago as 10 days; in fact, it should have opened this week. Can I ask the minister or the marine administrator when the department will in fact open the system? And may I ask why it was not opened a week ago?

[Translation]

ce soit à pied, en voiture, en camion, en train, par avion ou par bateau. Lorsqu'on a soulevé la question à la Chambre, il était clair que le ministre n'était pas vraiment au courant. Il me semble que si la déclaration du NPD est le moindrement fondée, non seulement aurait-il dû être au courant, mais il aurait dû dénoncer la proposition. Étant donné que le ministre a eu toute la nuit pour se renseigner, pourra-t-il nous dire s'il y a le moindre grain de vérité dans tout cela ou si l'on tente de ressusciter une proposition que l'on croyait rejetée depuis des années. Va-t-on le faire? Car les Canadiens n'en accepteraient pas les répercussions.

M. Pepin: Je vais essayer de vous répondre brièvement. Le Service des douanes américain a rédigé un rapport de ce genre à l'intention du Département du Trésor. Ce document a été adressé au Département du Trésor en novembre 1982 et depuis lors, on n'en a pas entendu parler. C'est donc un des nombreux documents dont tout gouvernement est bombardé à longueur de journée sur toutes les questions possibles et imaginables. Une firme américaine de courtage l'a rendu public et ce document a été repris par le Service du transport ferroviaire du Département des transports. Il se trouvait dans la serviette de M. Wilkins qui discute actuellement d'une réunion entre M^{me} Dole et le ministre canadien des Transports. Qu'il soit important ou non, ce document figurera donc à l'ordre du jour de l'entretien que j'aurai avec M^{me} Dole au début du mois d'avril.

M. Forrestall: Cela sera certainement important pour nous si cette mesure nous était imposée. Espérons qu'il s'agit simplement d'une plaisanterie.

M. Pepin: Nous n'allons quand même pas éplucher les documents rédigés par l'Administration américaine.

M. Forrestall: Donc, à votre avis, monsieur le ministre, cela n'a aucun sens.

M. Pepin: À priori, je ne traite rien à la légère.

M. Forrestall: Vous ne soulèverez pas la question...

M. Pepin: À moins qu'à son retour de Washington, M. Wilkins me fasse savoir que d'après le Département des transports, il ne faut pas en tenir compte, on en discuterait avec M^{me} Dole au début du mois d'avril.

M. Forrestall: Vous ne pensez pas que cela mérite une petite enquête de votre part.

M. Pepin: C'est M. Wilkins qui enquêtera sur place à Washington.

M. Forrestall: L'hiver, cette année, a été tout à fait extraordinaire si bien que la Voie maritime du Saint-Laurent aurait déjà pu être ouverte à la navigation il y a dix jours. Quand comptez-vous ouvrir la Voie maritime et pourquoi ne l'avez-vous pas fait il y a une semaine?

[Texte]

Mr. Pepin: I do not think the decision is one for the department; I think the decision is one for the Canadian seaway authority.

Mr. Allan, do you have an idea on when it will be open?

The Chairman: Mr. Allan.

Mr. Alastair Allan (Administrator, Canadian Marine Transportation Administration, Transport Canada): Mr. Chairman, the scheduled opening date for the Montreal-Lake Ontario section is March 31, and the Welland Canal on April 5. The Welland Canal is opening later than the Montreal-Lake Ontario section to permit completion of a major construction project on the Welland. And due to the kind of winter we have had, with the wet weather and so on, that project on the Welland is taking a few days longer to complete than we had expected. Those are the dates that have been published by the seaway.

Mr. Forrestall: Is there an explanation as to why, when we had a opportunity to get an extra week or 10 days of shipping in the system . . . I do not understand, given the open winter, why the work on the Welland could not have been and should not have been completed. I understand it is not, but I wonder why it was not completed and why we have not taken advantage of the extra time that nature has allowed us this year?

Mr. Allan: Mr. Chairman, it is because of the lateness in getting that work completed. Probably there are many, many reasons why the work was not completed on the Welland that I am not aware of at this stage.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, it is not good enough—not good enough. I am somewhat disappointed, and I am sure the shipping community is somewhat disappointed as well. I will have to accept your explanation. I wonder though, if we might not have . . .

• 1105

Well, perhaps there will be, Mr. Chairman, an opportunity to discuss this indeed with the president of the St. Lawrence Seaway system at a later stage. I would just reiterate that comment that this is not quite good enough. The economy of this country is hard pressed enough. The marine transportation industry has been hard hit by government policies . . .

Mr. Nowlan: Fuel compensation taxes.

Mr. Forrestall: Fuel compensation charges which are . . . The same holds exactly true for the air side. It does not apply, as the minister is aware, to trucking and other forms of transport. Given the uncertainty of oil pricing in Canada and the relatively small amount of money that was raised from this compensation charge last year as measured against the impact it has on the competitive situation in the industry, why we did not take advantage of an additional week this year for shipping on that system needs some better answer than some work was not completed or the dates have simply been set.

Mr. Pepin: Which you will get. Would you suspend your judgment on that subject and wait for Mr. O'Neil to give you

[Traduction]

M. Pepin: C'est à l'autorité de la Voie maritime et non pas au ministre que revient cette décision.

Savez-vous quand la Voie sera ouverte, monsieur Allan?

Le président: Monsieur Allan.

M. Alastair Allan (administrateur, Administration canadienne des transports maritimes, Transports Canada): En principe, le tronçon Montréal-Lac Ontario doit ouvrir le 31 mars et le canal Welland le 5 avril. Ce dernier sera ouvert plus tard que le tronçon Montréal-Lac Ontario pour permettre de terminer des travaux de construction très importants entrepris à Welland. Or, les travaux à Welland ont duré quelques jours plus longtemps que prévu à cause des pluies. Quoi qu'il en soit, ces dates ont été fixées par les autorités de la Voie maritime.

M. Forrestall: On aurait pu profiter de dix jours supplémentaires de transport à travers la Voie maritime; alors que l'hiver a été exceptionnellement clément, je ne comprends pas pourquoi les travaux à Welland n'ont pas été terminés à temps. Pourquoi n'avons-nous pas profité du temps supplémentaire que la nature nous a accordé par extraordinaire cette année?

M. Allan: C'est à cause du retard des travaux, comme je vous le disais. Ces retards sont certainement dus à un tas de raisons que j'ignore.

M. Forrestall: Cela ne suffit pas comme explication, monsieur le président. Je suis très déçu et les transporteurs maritimes le sont certainement aussi. Je vais devoir me satisfaire de vos explications. Pourriez-vous . . .

Nous aurons sans doute l'occasion d'en discuter avec le président de la Voie maritime du Saint-Laurent. Toujours est-il que cela ne suffit pas. La conjoncture est déjà bien assez mauvaise dans le pays. Le transport maritime a été durement frappé par les diverses politiques du gouvernement.

M. Nowlan: La taxe d'indemnisation pétrolière.

M. Forrestall: Vous voulez dire la redevance d'indemnisation pétrolière. La même chose est d'ailleurs vraie du transport aérien. Or ces dispositions ne s'appliquent pas au transport routier et aux autres formes de transport. Or vu l'incertitude quant au prix du pétrole au Canada et les montants relativement modestes récoltés l'an dernier grâce à cette redevance et compte tenu de son incidence sur la compétitivité de l'industrie, pourquoi n'avons-nous pas profité de la semaine supplémentaire dont nous disposions cette année pour assurer des expéditions? N'allez surtout pas me dire que tel ou tel travail n'avait pas été terminé ou que les dates n'avaient pas été fixées.

M. Pepin: Est-ce que vous voudrez bien attendre que M. O'Neil puisse vous répondre avant de vous prononcer. Je me

[Text]

the explanation? I know he wrote to me recently on this subject, but I cannot recall what reason he gave me.

Mr. Forrestall: Minister, you are the advocate for the marine industry. I think perhaps there is some onus and some responsibility on yourself or your officials to have in fact made some inquiry with respect to these matters. Can I . . .

Mr. Pepin: And we have, of course.

Mr. Forrestall: Can I ask . . .

Mr. Pepin: You are talking about the fuel compensation charge now?

Mr. Forrestall: Yes, if you would. Tell us about the equitableness of that charge.

Mr. Pepin: No, I will not tell you. We have made the representations that you think we should have made, but this is a subject of taxation, of fiscal policy, and very simply I just say that our views were not accepted from the fiscal point of view. That is all.

Mr. Forrestall: Not accepted by whom?

Mr. Pepin: By the Minister of Finance.

Mr. Forrestall: By the Minister of Finance.

Mr. Pepin: Of course. I cannot beat around that bush very much.

Mr. Nowlan: Which one?

Mr. Forrestall: Yes, which one of the succession of them?

Let me put it this way. Assuming the minister has made appropriate representations to his colleagues in Cabinet, assuming he has made them because he recognizes that it does have a detrimental impact upon the system, assuming that he is acting as an advocate for the industry, can the minister tell me then on what grounds his colleagues have in fact chopped down his submissions to remove this iniquitous tax?

Mr. Pepin: On the obvious ground that the government needs revenues and that is one way of getting these revenues now. As you know, the other sectors were either not covered or have been since eliminated so the marine is the only one left. Let us pray that something might be done in the next budget to continue the process of elimination.

An hon. Member: That is pretty blunt.

An hon. Member: Yes.

Mr. Forrestall: Is that not putting it well?

Mr. Pepin: Thank you.

Mr. Forrestall: I probably will have to reread that.

The Chairman: Final question, Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Given the minister's concern as a member of government for the collection of revenues, can I ask him why the government has not proceeded to tax the users of the St. Lawrence and the St. Lawrence system with respect to ice control, ice-breaking, nav aids, principle and supplementary dredging of the channels and what not, the consequence and result of which, of course, have been to put the ports in the St.

[Translation]

souviens qu'il m'a écrit récemment à ce sujet, mais je ne me rappelle pas des motifs qu'il avait avancés.

M. Forrestall: Monsieur le ministre, c'est vous qui devez en principe plaider la cause du transport maritime. Vous et vos officiels auriez donc dû étudier cette question plus à fond.

M. Pepin: Eh bien, c'est ce que nous avons fait.

M. Forrestall: Puis-je . . .

M. Pepin: Vous parlez bien de la redevance d'indemnisation pétrolière?

M. Forrestall: Comment allez-vous la justifier, cette redevance.

M. Pepin: Je ne compte pas du tout le faire. Nous avons fait toutes les démarches nécessaires, mais il s'agit en l'occurrence d'une politique fiscale et notre point de vue à ce sujet n'a tout simplement pas été accepté.

M. Forrestall: Accepté par qui?

M. Pepin: Par le ministre des Finances.

M. Forrestall: Le ministre des Finances, dites-vous.

M. Pepin: C'est bien cela. Je n'ai rien pu obtenir de lui.

M. Nowlan: De qui au juste?

M. Forrestall: Oui, vu le rythme auquel ils se succèdent.

Si le ministre a, comme il le prétend, fait des démarches auprès de ses collègues du Cabinet parce qu'il est d'accord lui aussi que cela aura des répercussions préjudiciables pour ce secteur dont il est censé plaider la cause, pourrait-il nous dire pour quelles raisons ses collègues ont refusé de supprimer cette taxe éminemment injuste?

M. Pepin: Pour la bonne raison que le gouvernement a besoin d'argent et que c'est là une des meilleures façons d'en obtenir. Les autres secteurs n'étaient, soit pas couverts, soit ne le sont plus si bien qu'il ne reste plus que le transport maritime. J'espère toutefois que dans le nouveau budget ce qui en restera sera également supprimé.

Une voix: Voilà qui est clair.

Une voix: En effet.

M. Forrestall: N'est-ce pas bien dit?

M. Pepin: Merci.

M. Forrestall: Je vais devoir relire ce qui vient d'être dit.

Le président: Ce sera votre dernière question, monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Comme vous devez, en tant que membre du gouvernement, vous intéresser à percevoir les recettes, pourriez-vous nous dire comment il se fait que le gouvernement n'ait pas taxé les usagers de la Voie maritime du Saint-Laurent pour le contrôle des glaces, les brise-glaces, les aides à la navigation, les travaux de dragage des chenaux, et cetera, l'ensemble de ces travaux ayant placé les ports du Saint-

[Texte]

Lawrence at something of an advantage over the ports of Saint John and Halifax?

[Traduction]

Laurent dans une situation avantageuse par rapport aux ports de St-Jean et de Halifax?

• 1110

It would seem to me that the role of the government would be ensure that it does not create by its actions a situation in which one port, or one series of port, or one region has an advantage or a disadvantage over another region. It is my understanding, Mr. Chairman, that some considerable study has been given to this. Where does the matter stand? Will we see it in any way with the legislation suggested by the minister in his opening remarks? Perhaps you might just touch on those two pieces of legislature.

Mr. Pepin: My friend was kind enough to write me a letter on that subject and the answer is being prepared now. Under the general theme of . . .

Mr. Forrestall: I do not like to wait for the mails.

Mr. Pepin: —acquainting you with the facts. The letter is in three parts. First it is a comparative study of federal contributions to investment in the Port of Halifax and in the Port of Montreal, just to show that there has been no unfairness to the Port of Halifax on that subject.

The second item is on the subject of marine services on the St. Lawrence, being the question which is raised now. The third item is on CN's container rail rates. I hope to cover the three main points by this letter. My friend will comment on it and maybe will come to at least a wider knowledge of the factors.

On the second one, very rapidly, why we do not have cost recovery, and this is the first time someone is asking me for cost recovery by the way, on the St. Lawrence. There is a number of reasons, the first one being that it is difficult to divide shipping and fishing and recreation. The second one is the danger. I am just giving you the heading. The second one is the risk, Mr. Forrestall, —the risk of diversion to the United States, if we do not work in tandem; if we do not walk in tandem with them on this subject.

The third series of reasons is the practical problems. How does one charge for ice-breaking? How does one isolate the container from bulk? How does one isolate shipping from flooding? A statement of fact is that most container ships do not benefit from dredging and from ice-breaking, because they are not big enough, I understand, to avail themselves of these facilities.

So, I answer all these questions and others, for example, that have gone to Cabinet at one point with a paper on general cost recovery. I just want to tell you that it was not too popular because of all these questions of what cost recovery, even on the St. Lawrence, would bring about. I want to tell you also that because of 6 and 5 I would be extremely limited in the implementation of the cost recovery policy even on the St. Lawrence only. This is in the letter.

Je pense que le gouvernement, dans ses actions, doit s'assurer que celles-ci n'ont pas pour conséquence de donner un avantage particulier à un port, ou à un ensemble de ports, sur un autre. Si je comprends bien, monsieur le président, on a étudié la question de façon sérieuse. Où en sont les choses? Est-ce que la question sera réglée avec le projet de loi dont a parlé le ministre dans ses remarques préliminaires? Peut-être pourriez-vous nous parler de ces deux textes législatifs en question.

M. Pepin: Mon collègue a eu la gentillesse de m'écrire là-dessus, et nous sommes en train de préparer la réponse. Pour ce qui est de façon générale . . .

M. Forrestall: Je n'aime pas beaucoup attendre le courrier.

M. Pepin: . . . de vous informer, voici ce qu'il en est. La lettre comprend trois parties. Tout d'abord il y a une étude comparative des contributions fédérales à l'investissement dans les ports de Halifax et de Montréal, pour montrer qu'aucune injustice n'a été commise à l'endroit du port de Halifax.

Deuxièmement, il est question des services maritimes sur le Saint-Laurent, ce qui fait précisément l'objet de la question qui est posée. Le troisième point concerne les taux ferroviaires par conteneur du CN. J'espère pouvoir répondre aux trois points soulevés par cette lettre. Mon collègue pourra faire ses remarques et au moins être informé de façon plus complète là-dessus.

En ce qui concerne le second point, très rapidement, et pourquoi nous n'avons pas de procédure de recouvrement des frais, je dois dire que c'est la première fois que l'on me pose cette question à propos du Saint-Laurent. Il y a à cela plusieurs raisons, la première étant qu'il est difficile de faire la différence entre le transport maritime, les bateaux de pêche et les loisirs. Deuxièmement, il y a un risque. Je vous cite simplement les faits saillants. Le risque, monsieur Forrestall, que nous perdions des bateaux au profit des États-Unis, si nous n'harmonisons pas nos procédures avec eux.

Le troisième ensemble de raisons a trait aux problèmes pratiques. Comment faire payer pour le dégagement de la glace? Comment distinguer entre le transport par bateau et le flottage? Il faut d'ailleurs remarquer que la plupart des bateaux-conteneurs ne bénéficient pas des travaux de dragage ni de ceux des glaces, étant donné que leur tonnage n'est pas suffisant.

Je réponds donc à toutes ces questions, et à d'autres, qui ont été adressées au Cabinet en même temps qu'un document concernant le problème général du recouvrement des dépenses. Il n'a pas fait l'objet d'une réaction très positive, étant donné toutes ces questions qu'un recouvrement des dépenses soulèverait et de tous les problèmes que cela comporterait sur le Saint-Laurent. Je veux vous dire aussi qu'étant donné le programme des 6 et 5 p. 100, nous serions extrêmement limités en matière d'application d'un programme de recouvrement des frais,

[Text]

Mr. Forrestall: Seaway tolls? That did not bother you?

Mr. Pepin: No; we do not have anything on tolls. We have not moved on the Jacques Cartier or Champlain bridges for that very same reason.

Mr. Forrestall: Seaway tolls?

Mr. Pepin: Well, that is an exception because it is an international price. It was 18% a year ago; 10% this year. My understanding from Mr. O'Neil is that it is going to be very low in the coming year, so we are respectful of 6 and 5 whenever it is possible.

The Chairman: In view of the fact that this was raised here, that is the end of your time Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: I will make it a point of order then.

The Chairman: All right. I wonder if it would be appropriate, Mr. Minister, and if Mr. Forrestall agrees, that when you reply to his letter, a copy of that letter be tabled with the committee so our record will be complete.

Mr. Pepin: If the recipient is willing to do that, I would be very pleased.

The Chairman: He has signified his willingness, I believe.

Mr. Forrestall: On a point of order . . .

The Chairman: Are you asking for a point of order Mr. Forrestall?

Mr. Forrestall: Yes. I want it to indicate whether or not the minister would be prepared to forward that copy to the clerk for distribution or in such a way that it could be included in our record.

Under the same point of order Mr. Chairman, and rather than take the time of the committee with respect to (*inaudible—Editor*), I wonder whether or not the questions I have submitted to the minister's officials when they are responded to could be taken as having been read.

The Chairman: I see no difficulty in that.

Mr. Forrestall: Put forward perhaps as just seeking information.

• 1115

The Chairman: I see no difficulty with that. Thank you, Mr. Forrestall. Next is Mr. Harquail, followed by Mr. Parker, followed by Mr. Deniger, followed by Mr. Ellis; that is, if Mr. Deniger is here. But I understand that, like MacArthur, he will return.

Mr. Harquail.

Mr. Harquail: Mr. Chairman, I am pleased I won my point in suggesting the minister stay with us beyond 11.00, because it gives me an opportunity to tell him how pleased we are with his administration, especially on the port side. I want to congratulate the administration and the minister on the Ports

[Translation]

même s'il ne s'agissait que du Saint-Laurent. Tout cela se trouve dans la lettre.

M. Forrestall: Et des voies maritimes à péage? Vous n'y avez pas pensé?

M. Pepin: Non; nous n'avons rien prévu en matière de péage. Nous n'avons rien fait dans le cas des ponts Jacques-Cartier et Champlain pour les mêmes raisons.

M. Forrestall: Et les voies maritimes à péage?

M. Pepin: C'est une exception, et le tarif est fixé internationalement. C'était de 18 p. 100 il y a un an; 10 p. 100 cette année. Si je comprends ce que me dit M. O'Neil, le taux sera encore plus bas l'année prochaine, et nous nous en tenons donc à notre programme des 6 et 5 p. 100 lorsque c'est possible.

Le président: Étant donné que la question a déjà été soulevée, ce sera la fin de votre temps, monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Je vais alors invoquer le Règlement.

Le président: Très bien. Serait-il possible, monsieur le ministre, et si M. Forrestall est d'accord, que vous fassiez parvenir une copie de votre réponse à sa lettre au Comité, pour notre dossier.

M. Pepin: Si le destinataire est disposé à me l'accorder, j'en serais ravi.

Le président: Je crois qu'il a indiqué qu'il était d'accord.

M. Forrestall: J'invoque le Règlement . . .

Le président: Vous invoquez le Règlement, monsieur Forrestall?

M. Forrestall: Oui. Je voudrais demander si le ministre pourrait faire parvenir une copie de la lettre au greffier, pour distribution, ou de telle façon que cela puisse être inclus au procès-verbal.

Toujours dans le cadre de mon rappel au Règlement, monsieur le président, et pour économiser le temps du Comité, avec tout mon respect (*intervention inaudible—éditeur*), j'aimerais que l'on réponde aux questions que j'ai posées aux hauts fonctionnaires du ministère, comme si elles avaient été lues.

Le président: Je n'y vois aucune difficulté.

M. Forrestall: C'est-à-dire, comme des questions qui visent à être une demande d'information.

Le président: Je ne pense pas que cela pose de problème. Merci, monsieur Forrestall. Nous avons maintenant sur la liste MM. Harquail, Parker, Deniger et Ellis; c'est-à-dire, au cas où M. Deniger est parmi nous. Mais si je comprends bien, comme MacArthur, il va revenir.

Monsieur Harquail.

M. Harquail: Monsieur le président, je suis heureux d'avoir gagné en proposant que le ministre reste avec nous au-delà de 11h00, étant donné que cela me donne l'occasion de lui dire à quel point nous nous félicitons de son administration, tout notamment dans le domaine portuaire. Je voudrais donc

[Texte]

Canada legislation—certainly the man to his right and the excellent work carried out by Mr. Sinclair in finally getting that bill—and to tell him also how impressed I am with the efficiency of the new administrator who has been quick off the mark in making a tour to the Atlantic area, and indeed has already visited that port of development in northern New Brunswick at Dalhousie.

Mr. Minister, I just have two questions relating to that port. One is the urgency; because of the importance of this port and because of the smooth operations there, you will agree that we need a manager at the Port of Dalhousie. It has been discussed, and I am wondering if there would be some disposition for you to discuss it with your colleague, Mr. Gray, to see if you cannot give him some urging to have Treasury Board approve the necessary funding.

Mr. Pepin: For a site manager?

Mr. Harquail: Yes. We have a wharfinger and a portsmaster, whatever, but this is not satisfactory or acceptable today, with the type of business that is going on there and the type of business that we anticipate to have at Dalhousie. I think it has been delayed far too long, and it is just a question now of urging the Treasury Board to get on with the approval of the necessary funding; we are not talking about very substantial numbers here.

Mr. Pepin: To make it short, we agree entirely with Mr. Harquail on that subject, and we have made the proper requests, proper submission to the Treasury Board in order to have an increase in person years, to put in proper management at the Port of Dalhousie.

Mr. Harquail: If I understand the situation correctly, I think at this point if you could encourage your colleague to move on that one.

Mr. Pepin: Yes. We are doing that elsewhere too. So, this is a . . .

Mr. Harquail: Okay.

Mr. Pepin: —wider movement, but unfortunately that particular branch of my department, ports and harbours, is extremely under-financed.

Mr. Harquail: Is it your view also, under the new legislation, do you agree with the establishment of the local port advisory committee for Dalhousie?

Mr. Pepin: Indeed.

Mr. Harquail: So, we will be getting on with that.

Mr. Pepin: Well, that is more your responsibility than mine, Mr. Harquail.

Mr. Harquail: I see. Yes, well . . .

Mr. Pepin: Because the movement must come from the local community.

[Traduction]

féliciter toute l'administration et son ministre pour ce projet de loi concernant les ports du Canada—je félicite également le monsieur assis à la droite du ministre, et je me félicite du travail remarquable de M. Sinclair dans l'élaboration de ce bill—je voudrais donc dire au ministre comme j'ai été impressionné par l'efficacité du nouvel administrateur, qui a rapidement fait un tour de la région atlantique, et a déjà même visité ce port en plein développement dans le nord du Nouveau-Brunswick, à Dalhousie.

Monsieur le ministre, j'ai deux questions concernant ce port. L'une concerne l'urgence de la situation; étant donné l'importance de ce port, et pour que tout se passe en douceur, vous serez d'accord pour dire que nous avons besoin d'un administrateur du port de Dalhousie. On en a discuté, et je me demande si vous seriez disposé à intervenir auprès de votre collègue, M. Gray, et voir s'il ne serait pas possible de lui demander instamment de presser le Conseil du Trésor pour que les crédits nécessaires soient approuvés.

M. Pepin: Pour un administrateur?

M. Harquail: Oui. Nous avons déjà un responsable des quais, un capitaine de port, quel qu'en soit le titre, mais cela n'est pas suffisant aujourd'hui, étant donné le type d'opérations qui ont lieu, le type d'affaires auxquelles nous pouvons nous attendre à Dalhousie. Je crois que nous avons trop attendu, et il s'agirait simplement maintenant de faire pression auprès du Conseil du Trésor pour obtenir l'approbation des crédits nécessaires; il ne s'agit pas ici de sommes vraiment considérables.

M. Pepin: Pour résumer, nous sommes d'accord avec M. Harquail là-dessus, et nous avons fait les demandes nécessaires, auprès du Conseil du Trésor, pour que l'on accroisse le nombre d'années-personnes, et que l'on nomme la direction dont le port de Dalhousie a besoin.

M. Harquail: Si je comprends bien la situation, je pense que le moment est venu pour vous d'intervenir auprès de votre collègue pour qu'il prenne des dispositions dans ce sens.

M. Pepin: Oui. Nous nous y occupons ailleurs également. C'est donc une question . . .

M. Harquail: Très bien.

M. Pepin: . . . qui met pas mal de choses en cause, malheureusement, le service correspondant de mon ministère, Ports et havres, ne dispose que d'un budget nettement insuffisant.

M. Harquail: Pensez-vous, étant donné la nouvelle loi, qu'il faille également se doter d'un conseil consultatif local au port de Dalhousie?

M. Pepin: Certainement.

M. Harquail: Nous allons donc prendre des mesures dans ce sens.

M. Pepin: C'est de fait votre responsabilité plus que la mienne, monsieur Harquail.

M. Harquail: Oui. D'ailleurs . . .

M. Pepin: Étant donné que les choses doivent venir de la collectivité locale.

[Text]

Mr. Harquail: Well, they are ready to do that. I just wanted to get your reaction, and I am pleased to see that you agree. The mayor and the port commission people are working long hours ensuring that there is good, efficient administration there. They have been quite anxious to move since January, since the enactment of that bill, and they do want to move.

Mr. Pepin: Bravo!

Mr. Harquail: *Merci.* Mr. Minister, I would like to ask you, as well, through to Mr. Mulder, about the appropriation of funds in New Brunswick for that section of highway that has been left, for the last dozen years or so, not completed, between Charlo and Belledune. That is the highway between the City of Moncton and the City of Campbellton, where millions of dollars have been spent, but for some reason or other, in the planning with the Department of Transportation and Highways in New Brunswick, they have not bothered to complete the design and construction of that section. We come back to it every year. I can tell you I am personally fed up with having to raise the matter and I am wondering if I can enlist your good offices to have some attention put to this one, as a priority, when you are negotiating with that provincial government, and to have some indication as to what availability of dollars there will be to see an early completion of that section of road.

Mr. Pepin: My notes may be even more up to date than Mr. Mulder's on that subject, so I will answer you.

The first point is to recognize that highways are a provincial responsibility. We must never forget that, because the role of the federal government can only be auxiliary to the role of the provinces in that particular area of transportation. Nevertheless, we recognize that the needs are great, particularly in Atlantic Canada, and in January of 1982, as my old friend knows very well, we signed a highway agreement with the four Atlantic provinces.

• 1120

The amount of money is \$74 million, the federal government is \$32 million and the Charlo-Belledune project was identified as a priority, and \$3 million was allocated for that project. Now, my friend will probably say that this should have been three times higher.

Mr. Harquail: I was going to say, I am not too sure, in terms of your own philosophy, about the discipline you had when you were a professor, but I will question you about your mathematics. Does that indicate to you that is a priority—\$3 million out of \$74 million?

Mr. Pepin: What my notes do not say is that is \$3 million for how many years. This is one project only. It is for upgrading the present route. It is not an entirely new route.

Mr. Harquail: Well, as you can see, it is obviously a thorny question. People are not only exasperated, but frustrated. We know it is a provincial responsibility, and perhaps that is part of the problem.

[Translation]

M. Harquail: Ils sont prêts. Je voulais simplement connaître votre avis, et je suis heureux de voir que vous approuviez. Le maire et la commission du port sont en train de travailler à mettre sur pied une administration efficace. Depuis le mois de janvier, depuis l'adoption de la loi, ils ont très envie de faire avancer les choses.

M. Pepin: Bravo!

M. Harquail: *Thank you.* Monsieur le ministre, je voudrais également demander à M. Mulder, ce qu'il en est de l'affectation de crédits au Nouveau-Brunswick pour le reste de l'autoroute, entre Charlo et Belledune, qui depuis douze ans n'a pas encore été terminée. Il s'agit de l'autoroute entre la ville de Moncton et celle de Campbellton, où l'on a investi des millions de dollars, mais pour une raison ou pour une autre—est-ce que cela tient aux plans du ministère des Transports et des routes du Nouveau-Brunswick—ils n'ont pas terminé la conception ni la construction de ce tronçon d'autoroute. Nous y revenons chaque année. Je puis vous dire que je suis excédé d'avoir à reposer la question, et je me demande si je pourrais compter sur vos bons offices pour que cette question soit prise en considération, de façon prioritaire, lorsque vous négociez avec le gouvernement provincial, et pour que l'on nous dise quels fonds sont disponibles pour terminer ce tronçon d'autoroute aussi rapidement que possible.

M. Pepin: Mes notes sont peut-être encore plus à jour que celles de M. Mulder là-dessus, je vais donc vous répondre.

Je reconnais d'abord que les routes et autoroutes relèvent de la responsabilité provinciale. Ne l'oublions jamais, étant donné que cela relève le fédéral au rang d'auxiliaire, dans ce domaine particulier des transports. Néanmoins, nous reconnaissons l'existence de besoins énormes, notamment dans les Maritimes, et au mois de janvier 1982, comme mon cher collègue ne l'ignore certainement pas, nous avons conclu une entente avec les quatre provinces maritimes portant sur les autoroutes.

On dispose d'une somme de 74 millions de dollars, le gouvernement fédéral y est pour 32 millions et le projet Charlo-Belledune a rang prioritaire, 3 millions de dollars y ont été déjà assignés. Mon collègue va certainement répondre que la somme aurait dû être le triple de celle-là.

M. Harquail: Est-ce que c'est bien cela que j'allais dire, je n'en suis pas certain. Mais, dans l'esprit de votre propre discipline, à l'époque où vous étiez professeur, je vais tout de même vous poser des questions d'ordre mathématique. Est-ce que cela veut dire que cette priorité de 3 millions de dollars doit être soustraite des 74 millions alloués?

M. Pepin: Mes notes ne disent pas, par contre, combien de temps ces 3 millions devront durer. Cela ne concerne qu'un seul projet. Il s'agit de réparer la route. Elle n'est pas complètement neuve.

M. Harquail: Comme vous pouvez le voir, c'est une question épineuse. Non seulement les gens sont exaspérés, ils sont profondément frustrés. Nous savons que cela relève de la

[Texte]

We also know that in some parts of Canada, the federal government has stepped in. The Trans-Canada Highway has been built. There are other ways of moving on this, you know. If they are going to wait 20 years to build it, why do we not consider building it ourselves?

Mr. Pepin: It is true that in the past, the Government of Canada has stepped in for the Trans-Canada Highway, but since then the federal government has stepped out of a good number of these projects. I have in mind those in the west, for example. In recent years, the federal government has really concentrated its action in areas where it has the jurisdiction. On parks, for example, we are spending quite a lot of money.

So, I just want to say that \$3 million is for an upgrading. But Route 11 has had a lot of concentration, at the instigation of federal ministers, in the actual use of the money that the federal government has made available to New Brunswick, under that agreement of January, 1982.

Mr. Harquail: If I may, Mr. Minister, I do not think that the money you mention is for the new construction. It has to do, perhaps, with the old, existing highway. What we are looking for here is to get on with the new construction. When we talk about DREE, Regional Economic Expansion, Regional Development, Regional Industrial Development, Regional Planning, between the city of Bathurst and the city of Campbellton, and we talk about the pulp mills, the mining, and all the other developments, such as the airport there, it is obvious that the fundamental logic of the whole thing requires that you have a highway network to get to those ports, to get to those cities, to bring those people there, and for tourism. We just cannot delay any longer that section of highway linking the bypasses, between the City of Campbellton and the City of Bathurst, on that section between Belledune and the Charlo. After all, there is a delay over an hour, an hour and a half, on that section of Route 11, where you have to go at 40 kilometers through all the small villages in that linkage between the two cities on the north shore. The case has been made. The points have been accepted. The case has been made many, many times in the past, and I am just coming back to it again. It is a bit of flogging . . .

Mr. Pepin: Do not say a dead horse!

Mr. Harquail: Well, no.

Mr. Pepin: It is very much alive.

Mr. Harquail: I do not want to say that. I am obviously hopeful, indeed, of making my point at this level so that we can have a greater concerted effort made so that we may endeavour to have an agreement to get on with finishing that part of the highway.

Mr. Pepin: Well, Mr. Harquail, you have made excellent representations, as usual. There has been an upgrading of the present route. You now want, if I understand well, an embranchment, a new alignment . . .

[Traduction]

responsabilité provinciale, et c'est peut-être partie du problème.

Nous savons également que dans certaines parties du Canada le gouvernement fédéral a décidé d'intervenir. C'est ainsi que l'autoroute Trans-Canadienne a été construite. Il y a plusieurs façons d'intervenir, vous le savez. Si l'on doit attendre vingt ans pour construire ce dernier tronçon d'autoroute, pourquoi ne pas alors envisager de le construire nous-mêmes?

M. Pepin: Il est vrai que dans le passé le gouvernement fédéral a contribué à la construction de la Trans-Canadienne, mais depuis, nous nous sommes retirés de bon nombre de projets de ce genre. Je pense à certains projets dans l'Ouest. Ces dernières années, le gouvernement fédéral s'est limité aux domaines relevant véritablement de sa juridiction. Je pense aux parcs, pour lesquels nous dépensons beaucoup d'argent.

Ces 3 millions vont donc servir à réparer et améliorer cette route. Mais sur le conseil des ministres fédéraux, on a déjà utilisé beaucoup d'argent pour cette route 11, sommes qui ont été prises sur les fonds alloués par le gouvernement fédéral au Nouveau-Brunswick dans le cadre de l'accord de janvier 1982.

M. Harquail: Si je puis me permettre, monsieur le ministre, je n'ai pas l'impression que la somme que vous mentionnez soit destinée à la construction d'un nouveau tronçon. Cela concerne, sans doute, l'ancienne autoroute qui existe déjà. Ce dont nous parlons c'est d'une nouvelle construction. Lorsque nous parlons du MEER, de l'expansion économique régionale, du développement régional, du développement industriel régional, de la planification régionale, entre les villes de Bathurst et de Campbellton, lorsque nous parlons des usines de pâtes à papier, des mines, et des autres projets industriels, tels que l'aéroport, il est évident que la logique de l'ensemble exige un réseau routiers desservant ces ports, ces villes, pour les particuliers et pour le tourisme. Nous ne pouvons pas attendre plus longtemps ce tronçon d'autoroute reliant les bretelles entre la ville de Campbellton et Bathurst, ni ce tronçon entre Belledune et Charlo. D'ailleurs, le trajet dure une heure, une heure et demie supplémentaire, sur cette portion de la route 11, où l'on roule à 40 kilomètres en traversant des petits villages, entre ces deux villes de la Côte nord. On en a déjà beaucoup parlé. Les conclusions ont déjà été acceptées. La cause est entendue, et il faut que j'y revienne. C'est tout de même un peu exaspérant . . .

M. Pepin: Ne baissez pas les bras!

M. Harquail: Non.

M. Pepin: Il y a de l'espoir.

M. Harquail: Je ne veux pas dire que la cause soit perdue. Je garde bon espoir, et je pense que je pourrai me faire entendre ici, afin que nous puissions faire un effort et obtenir un accord permettant de terminer ce tronçon de l'autoroute.

M. Pepin: Monsieur Harquail, comme à votre habitude, vous avez fait des démarches très avisées. On a amélioré la route actuelle. Maintenant, si je vous comprends bien, vous voudriez une bretelle supplémentaire . . .

[Text]

Mr. Harquail: No, what I want is what Mr. Hatfield said 12 years ago, in the city of Bathurst, that we should finish the road that is built to limited access highway, built for Trans-Canada specification, between Moncton and Campbellton, that linkage all up along the north shore. There are only a couple of sections left to be completed, based on the new construction standard to limited access highways, and that is the section I am referring to this morning, between Belledune and Charlo.

Now, there seems to be . . . The word "negligent", I think, is applicable there, someplace. There is some negligence on the part of the planners, because they are just not moving on that section. This is the court of last resort. This is where we normally have to bring these things to try to get somebody moving on it, to focus on it. That is why I am raising it here this morning.

Mr. Pepin: This highway program is not, I think, the only one we have in Canada, so it is that I am going really beyond the call of duty. Your representation will be taken into account. The next time I meet with Mr. Phil Bishop, I will have it in mind, and I will repeat the things you have said now.

Mr. Harquail: Thank you very much. Mr. Chairman, I realize I only have . . .

The Chairman: Your final question.

Mr. Harquail: Thank you. My final question is this. Of course, we have had a lot of talk about airlines here this morning, and, Mr. Chairman, I know you will share this concern about the Atlantic area.

• 1125

I realize it is a matter of labour disputes and so on, but I still do not understand why it would not be of some concern to the administration of the Ministry of Transport when you have a breakdown like that, since January, February—we are in March. The situation improves one day—the machinists, I understand, are back to work now. But there seem to be continuing difficulties between the pilots and that company. Now, I am told that labour have moved on considering a mediator, but I am also informed that the choice is a man who has been a labour lawyer on the other side of the table of that company for the last 12 or 15 years. Somebody is not consulting in a proper way. I do not think that was a very clever move and obviously I am criticizing it here this morning.

But once again, I know that in the last few weeks when I have approached you, Mr. Minister, for whatever reason, you say, well, you know that is labour, I will leave it in his hands. But it seems to me, as it has been referred to here this morning—you are the advocate of transportation matters in Canada, and this is a serious problem for all Canadians in Atlantic Canada. I just wonder if you cannot have your people—Mr. Sinclair or whoever else—look into this matter and see if we cannot, through some fair play and some open negotiation, bring these people closer together.

[Translation]

M. Harquail: Non, je veux simplement ce que M. Hatfield demandait déjà il y a douze ans à Bathurst, c'est-à-dire que nous terminions la route qui existe, et que nous en fassions un autoroute d'accès limité, selon les normes de l'autoroute Trans-Canadienne, entre Moncton et Campbellton, c'est-à-dire le long de la Côte nord. Il ne reste que quelques tronçons à terminer, si l'on s'en tient aux normes de construction des autoroutes d'accès limité, et c'est le tronçon I dont je parle ce matin, entre Belledune et Charlo.

Il semble bien que . . . Le terme «négligence» semble applicable ici au travail de certains planificateurs qui laissent complètement de côté ce tronçon. Je plaide ici en dernier recours. Nous en terminons toujours là lorsque nous voulons que les choses puissent être faites. Voilà pourquoi je soulève cette question ce matin.

M. Pepin: Ce programme d'autoroute n'est pas, je pense, le seul que nous ayons au Canada, je fais donc un peu de zèle ici. Nous allons tenir compte de votre intervention et de votre demande. La prochaine fois que je verrai M. Phil Bishop, je m'en souviendrai, et je lui répéterai ce que vous nous avez dit.

M. Harquail: Merci beaucoup. Monsieur le président, je constate que je n'ai plus que . . .

Le président: Votre dernière question.

M. Harquail: Merci. Ma dernière question est celle-ci. Nous avons beaucoup parlé de lignes aériennes ce matin, monsieur le président, et je sais que vous partagerez nos préoccupations concernant l'Atlantique.

Je comprends qu'il s'agit ici de conflits de travail etc., mais je ne comprends pas pourquoi l'administration du ministère des Transports ne pourrait pas s'en préoccuper, étant donné la situation qui prévaut depuis janvier, février—nous sommes rendus au mois de mars. Parfois une petite amélioration—si je comprends bien les machinistes sont revenus au travail. Mais il semble qu'il y ait toujours des difficultés entre les pilotes et cette compagnie. On me dit que les représentants syndicaux ont envisagé un médiateur, mais j'apprends également qu'il s'agit de quelqu'un qui a été avocat dans ces conflits de travail de l'autre côté de la table, pour la compagnie, depuis 12 ou 15 ans. D'une manière ou d'une autre les consultations ne sont pas menées comme il faut. Je ne pense pas que cette décision ait été la bonne, je la critique ici ce matin.

Mais je répète, et je me souviens qu'au cours des dernières semaines lorsque je vous ai parlé de cela, monsieur le ministre, vous m'avez répondu qu'il s'agissait de conflits de travail, et que vous ne vouliez pas vous en mêler. Il me semble pourtant, on en a déjà parlé ce matin, que vous êtes ici pour défendre la bonne marche des transports canadiens, or voilà un problème grave dont souffrent tous les Canadiens des provinces Atlantiques. Ne pourriez-vous pas confier une mission à quelqu'un—M. Sinclair ou autre—pour que l'on essaie de débloquer les choses, dans un esprit de fairplay et que l'on puisse rapprocher les parties en conflit.

[*Texte*]

Mr. Pepin: Well, when you asked me the other day, I told you that the Minister of Labour made the point to me that I was too regularly invading his jurisdiction and would I kindly be quiet on subjects of labour disputes. I realize it should be so, because the Minister of Labour is in a better position to see the substance of the arguments, as Minister of Labour. I do not know if Mr. Steele is too hard or if the labour unions are not sufficiently co-operative. I would be shooting from the hip if I passed a judgment on that subject. So realizing that there was value in the case made by the Minister of Labour, I have now refrained from commenting on labour aspects.

The Chairman: I do not think we had better . . .

Mr. Harquail: I do not think it is a question of trying to assess judgment, to pick sides as to who is hard. I think it is a question of being fair and a question of accepting our responsibilities, where we can, to make a contribution to resolve this matter. And I do not appreciate the nuances between yourself and the Minister of Labour at all. You have laid out responsibility with transport and he has a responsibility of labour

It just seems to me that in your good offices something perhaps could be done, if not already, to correct the situation so that we can get on with settling this dispute. As I say, I do not agree at all with . . . I understand there has been very little communication on the selection of the mediator and the mediator is not acceptable to one of the parties, so where are we going there? That is a dead end street.

The Chairman: For an answer, Mr. Harquail, I think you had better take the matter up with the Minister of Labour because obviously, if you are dissatisfied that there is not sufficient communication between the two ministers, I do not think we will resolve that here with one minister. So I . . .

Mr. Harquail: I did not make that statement.

The Chairman: I am sorry. I misunderstood you.

Mr. Harquail: No, I did not say that. I did not make that statement. I am asking, and making the plea this morning, the Minister of Transport to involve himself to a greater degree in the matter of communication that I mentioned. This is related to the Minister of Labour's not communicating with one of the parties, with respect to the consideration of the nominee, as to the mediator, which did not take place. And we find out now that the mediator was a labour lawyer who was on the other side of the table of the company for the last 10 years or more and obviously is not the proper person, from what I can see, in the early judgment of it, to be attempting to settle that dispute.

Mr. Forrestall: I will second the motion for your resignation . . .

The Chairman: I did misunderstand you, Mr. Harquail. I apologize for that.

Mr. Harquail: Well, I just wanted to clear that because I am not going to suggest to tell the minister . . . But I do tell him that I do not accept the fact that he cannot involve himself in the transportation matter—it is pretty fundamental—and that is the point . . . I am not suggesting how he should do it—

[*Traduction*]

M. Pepin: Lorsque vous m'en avez parlé, l'autre jour, je vous ai répondu que le Ministre du travail m'avait fait remarquer que j'avais trop souvent l'habitude d'empiéter sur son domaine, et qu'il vaudrait mieux que je laisse de côté ces questions de conflit de travail. Je suis d'accord là-dessus, étant donné que le Ministre du travail est en meilleure position pour comprendre la situation et la portée des arguments utilisés. Je ne sais pas si M. Steele a une position trop rigide, ou si ce sont les syndicats qui ne font pas suffisamment preuve de souplesse. Il serait téméraire de porter un jugement là-dessus. Mais, étant donné les arguments du Ministre du travail, je préfère me maintenir dans la réserve.

Le président: Je ne pense pas qu'il vaille mieux . . .

M. Harquail: Je ne crois pas qu'il s'agisse ici de chercher à porter un jugement, ou de prendre parti. Je pense qu'il s'agit d'être juste, d'accepter nos responsabilités, là où elles sont, et de chercher à faire progresser cette situation. Je n'apprécie pas du tout des distinctions subtiles que l'on fait entre vous et le Ministre du travail. Vous avez des responsabilités en matière de transport et il en a en matière de travail.

Cela dit, je pense que l'on pourrait utiliser vos bons offices pour corriger cette situation, et régler ce conflit. Comme je l'ai dit, je ne suis pas d'accord avec . . . Si je comprends bien il y a une absence de communication, à propos du choix du médiateur, tel que celui-ci n'est pas accepté par une des parties; dans ce cas, où allons-nous? C'est un cul-de-sac.

Le président: Si vous voulez une réponse, monsieur Harquail, je pense qu'il vaudrait mieux poser la question au Ministre du travail, étant donné que—si vous vous plaignez du manque de communication entre les deux ministres—nous n'allons pas résoudre cette question avec le ministre présent. Alors, . . .

M. Harquail: Ce n'est pas ce que j'ai dit.

Le président: Excusez-moi. Il y a malentendu.

M. Harquail: Ce n'est pas ce que j'ai dit. Je demande, je fais officiellement la demande ce matin, au Ministre des transports de s'impliquer davantage dans le sens d'une bonne communication, comme j'en ai parlé. Il s'agit du fait que la communication entre le Ministre du travail et l'une des parties n'est pas bonne, ceci à propos de la nomination d'un médiateur. On nous apprend que ce médiateur a été avocat des conflits de travail, de l'autre côté de la table, depuis dix ans ou plus, et que de toute évidence ce n'est pas la personne qu'il faut, pour régler ce conflit.

M. Forrestall: J'appuierai une motion pour votre démission . . .

Le président: Je vous avais mal compris, monsieur Harquail: excusez-moi.

M. Harquail: Je voulais donc clarifier les choses, et je ne suis pas en train de proposer que l'on dise au ministre . . . mais je lui dis que je n'accepte pas qu'il prétende ne pas pouvoir s'impliquer dans une question qui concerne les transports—c'est tout de même fondamental—et c'est exactement ce que je

[Text]

that will be up to him to decide. But I am, as forcefully as I can, imploring him to become involved with a transportation conflict that is having an adverse effect on Canadians living in the Atlantic provinces, and that is the point I am making.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Harquail.

Do you wish a final comment, Mr. Minister?

Mr. Pepin: No, no, because this is a friendly dispute as to how the Minister of Transport should act in labour disputes.

The Chairman: Okay.

Mr. Pepin: I thought this matter was for the Minister of Labour, but maybe there is a happy medium between the two.

• 1130

The Chairman: Thank you.

Mr. Parker.

Mr. Parker: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Minister, in your statements on proposed changes to the Crow rate you have identified 50,000 acres in my riding of Crown land; 50,000 acres of heavily deposited coal. Changing the rate, which was statutory, of \$2 a tonne, which would increase the value of that, which we estimate could be in the neighbourhood of \$450 billion worth of coal in this area, what are the plans of the federal government with this land?

Mr. Pepin: No particular plan that I am aware of. The reason why we will put that in the bill is simply to remedy the anomaly, which exists now, which prevents any development of that Dominion coal. So it is just a matter of eliminating an obstacle.

I think I have read that some mining companies located in the area may be interested in extending their own field to a limited area.

Mr. Parker: That is my next question. Has Fording Coal Company, which is the CP Rail company, put forward a proposal?

Mr. Pepin: That is all I know. I do not think there is any proposal yet.

So the main purpose of including that in the bill was just to clean the air and the ground from an anomaly which has only an historical justification and cannot be justified any more.

Mr. Parker: Mr. Chairman, to follow that up, the history of that, when the Crowsnest agreement was agreed upon, the Province of British Columbia was involved in that transfer of land. Have any discussions taken place with the Province of British Columbia? Is it the intention of the federal government to turn that property over to the provincial government?

[Translation]

veux dire . . . Je ne suis pas en train de lui dire ce qu'il devrait faire—c'est à lui d'en décider. Mais je me fais aussi pressant que possible, et je lui demande instamment d'essayer de participer à l'élaboration d'une solution dans ce conflit qui concerne les transports, et qui nuit beaucoup aux citoyens canadiens des provinces Maritimes.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Harquail.

Monsieur le ministre, auriez-vous une dernière remarque à faire?

M. Pepin: Non, non, c'est un débat amical, où l'on essaie de voir ce que le Ministre des transports pourrait bien faire dans tel cas de conflits de travail.

Le président: Très bien.

M. Pepin: Je croyais que cela revenait au Ministre du travail, mais il y a peut-être une espèce de juste milieu à respecter.

Le président: Merci.

Monsieur Parker.

M. Parker: Merci, monsieur le président.

Monsieur le ministre, dans vos déclarations concernant les modifications du tarif du Corbeau, vous avez parlé de 50,000 acres de terre de la Couronne se trouvant dans ma circonscription, 50,000 acres contenant des couches importantes de charbon. Cette modification du tarif, légale, de \$2 la tonne, devrait augmenter la valeur de ce charbon, que nous estimons aux alentours de 450 milliards de dollars. Le gouvernement fédéral a-t-il des projets à ce sujet?

M. Pepin: Nous n'avons aucun projet spécial, que je sache. La raison pour laquelle il en est question dans le projet de loi est que nous voulions remédier à une anomalie existante, qui fait obstacle au développement et à la mise en valeur de ce charbon du dominion. Il s'agit donc simplement de se débarrasser d'un obstacle.

J'ai lu que certaines compagnies minières de la région seraient intéressées par une extension de leurs exploitations, dans certaines limites.

M. Parker: Ma question suivante est celle-ci: La *Fording Coal Company*, qui est en fait la compagnie ferroviaire CP, a-t-elle fait des propositions?

M. Pepin: Je n'en sais pas plus. Je ne pense pas qu'il y ait eu des propositions de faites pour le moment.

L'idée essentielle était d'inclure cela dans le projet de loi, afin d'avoir le champ libre, et de se débarrasser d'une anomalie qui avait une raison d'être historique mais qui ne peut plus être justifiée.

M. Parker: Monsieur le président, toujours là-dessus, lorsque le tarif du Pas du nid du Corbeau a été établi, la province de Colombie-Britannique a participé à ce transfert de terres. Y a-t-il eu des discussions avec cette province? Le gouvernement fédéral a-t-il l'intention de rendre ces terres au gouvernement provincial?

[Texte]

Mr. Pepin: No, there have been no discussions on that subject. The role of that particular item in the bill is just to do what I have indicated. What will come in the future is still to be defined.

Mr. Parker: Is the minister also aware that there has been extensive testing in the area for oil by a French-based company?

Mr. Pepin: No.

Mr. Parker: Would you check into that?

Mr. Pepin: You might pass on the message to the Minister of Energy, whose response—I am sorry, I seem to be defining the role of other ministers. But this is so, really: what happens to coal is really more the responsibility of the Minister of Energy.

Mr. Benjamin: But you are in charge of those lands.

Mr. Pepin: But he is in charge of coal.

Mr. Parker: The point I am trying to make is that it was processed through the province years ago on the agreement. Now the agreement evidently is proposed to be changed. I think as a British Columbian, as a member of Parliament for that constituency, if the federal government is changing those rules, there should be discussions with the province on disposal of those lands. I would like the minister to . . .

Mr. Pepin: Would you make the point . . . because the item is an item of convenience, really, in the bill. It was put there to clear the way. I have already said it three times. The initiative from now on will be one for the Minister of Energy, Mines and Resources to take. It will not be a transportation matter. So we are just doing a piece of work that had to be done. Now the initiative moves to Energy, Mines and Resources.

Mr. Parker: I wonder if I could pursue another matter, Mr. Chairman, with the minister. It is on the transportation of dangerous goods.

I see in your estimates where you are training 100 agency inspectors. Are you aware, in November, and I think it is still continuing at this time, there was a memo out from Mr. L.A. Hill of CP Rail on the movement of tank cars with a slow order of 20 miles an hour, stating do not exceed 20 miles per hour between Pritchard and Revelstoke, which is almost a full division, because of these cars? There are 22 of these cars located on this train. They are tank cars. They are UTLX-type cars, handling dangerous material. When they are empty, they are having difficulties with them. Are any efforts being made to modify those cars to make them safe? Here we are spending literally billions of dollars in promoting the upgrading of the railway and we are allowing each day trains to be travelling at 20 miles an hour because of an unsafe condition in these cars.

• 1135

Mr. Pepin: Have you brought this to the attention of the CTC?

Mr. Parker: Not at the present time.

[Traduction]

M. Pepin: Non, il n'y a pas eu de discussion là-dessus. Ce paragraphe particulier du projet de loi vise ce que j'ai déjà indiqué. Au-delà de cela nous ne savons pas ce qui va se passer.

M. Parker: Le ministre est-il au courant des travaux importants de prospection exécutés dans la région par une société française?

M. Pepin: Non.

M. Parker: Pourriez-vous vérifier?

M. Pepin: Vous pourriez peut-être en parler au ministre de l'Énergie, dont la réponse . . . Excusez-moi, j'ai l'impression d'être en train de définir les responsabilités des autres ministres. Mais en fait, tout ce qui concerne le charbon dépend du ministre de l'Énergie.

M. Benjamin: Mais vous êtes responsable de ces terres.

M. Pepin: Mais c'est lui qui est chargé du charbon.

M. Parker: J'essaie de faire comprendre qu'à l'époque de la signature de l'accord, il y a quelques années, il y avait eu discussions avec la province. Maintenant que l'on veut modifier les termes de l'accord, je pense qu'il devrait y avoir discussions avec la province quant au statut de ces terres, et c'est en tant que député de Colombie-Britannique, député de cette circonscription, que je pose la question. J'aimerais que le ministre . . .

M. Pepin: En fait, ce point a été inséré dans le projet de loi pour des raisons purement pratiques. Il s'agissait d'écarter tout obstacle. Je l'ai déjà dit trois fois. À partir de maintenant c'est au ministre de l'Énergie, des Mines et des Ressources qu'il faut s'adresser. Il n'est plus question de transport. Nous avons fait ce qu'il fallait faire, maintenant c'est à Énergie, Mines et Ressources de parler.

M. Parker: Est-ce que je pourrais encore poser une question au ministre, monsieur le président. Il s'agit du transport des substances dangereuses.

Je vois, dans votre budget, que vous allez procéder à la formation de 100 inspecteurs. Savez-vous qu'au mois de novembre, mais je pense que cela est toujours valable, il y a eu un mémo de M. L.A. Hill de CP Rail, concernant le transport par wagons-citernes se déplaçant à petite vitesse, 20 milles à l'heure, et précisant que cette vitesse ne devait pas être dépassée entre Pritchard et Revelstoke, ce qui fait tout de même beaucoup, et cela à cause de ces wagons? Il y en a 22 dans ce train. Ce sont des wagons-citernes. Du type UTLX, et transportant des matières dangereuses. Lorsqu'ils sont vides, ils posent déjà des problèmes. A-t-on fait quelque chose pour améliorer les conditions de sécurité dans ces wagons? Nous dépensons littéralement des milliards de dollars pour améliorer les transports ferroviaires, et voilà que nous tolérons, chaque jour, que des trains soient tenus à une vitesse de 20 milles à l'heure, parce que les wagons ne sont pas suffisamment fiables.

M. Pepin: L'avez-vous signalé à la Commission des Transports?

M. Parker: Pas encore.

[Text]

Mr. Pepin: Would you kindly do so because really this is more a CTC responsibility.

Mr. Parker: But I would think with those kinds of things taking place the procedure would be that the CTC would give approval.

Mr. Pepin: Anyway, if you want us to get in touch with you to bring it to the CTC I will do that.

Mr. Parker: I am prepared to pursue that also. I have been in touch with the CTC, Mr. Minister, in regard to the passenger train problems in the west. There has been a reduction of one conductor off the train. When the railway arbitrator handed down the decisions regarding conductors on trains and reducible crews they took the point of view that porters were on there handling some of the passengers. They studied it thoroughly when there were two trains running west, and now you have reduced it to one transcontinental train.

I have also written to the Ministry of Transport about this very serious situation where overcrowding of trains, selling as many as 25 extra seats on the trains with one conductor trying to . . . , with alcohol problems on the train, even a rape case on the train that they were operating. The advertisement that has taken place in the west states that the dome service is available, but on that train they have sold the dome seats. People have purchased seats on that train that are located in the dome. It is a misrepresentation, I think, Mr. Minister, when people buy a ticket on a train, expect that service and are not able to get on because the seat has been sold. I have reports where people have been sold four seats on a trip: a seat as far as Kamloops, then getting another seat located somewhere else on the train from Kamloops to Revelstoke, and another seat on the train from Revelstoke to Calgary and another seat from Calgary to Winnipeg.

I think that is a deplorable situation, and I would like the minister really to assess what has taken place with VIA Rail in the western provinces.

Mr. Pepin: I had the pleasure of taking part in a discussion on VIA with the member for Vegreville and the member for Regina West and I did recognize—and we agreed on that, I thought—that there was a lot of progress to be made by VIA in its relationships with the public. Mr. Franche is very much aware of that, and hopefully we will see a substantial improvement in the coming months on this particular item.

In the discussion we had I kept repeating that unfortunately people way back in 1977 were a bit over-optimistic on the changes that could be made in VIA. I think we have to take a much more down-to-earth, much more realistic approach, and in the program that we made together I admitted that there was a lot of room for improvement in relations with the federal government and the different agencies, different departments, mine in particular; in the relationship with the railways; in the relationship with the public, as I have already indicated; in the relationships with the CTC and so on. I think, and I ventured the view, that there is a five-, six-, seven-year program there, and hopefully Mr. Franche and Mr. Renouf will lead that general improvement.

[Translation]

M. Pepin: Voudriez-vous le faire, je vous prie, car cela relève plus de la responsabilité de la Commission.

M. Parker: Je suppose cependant, compte tenu de ce genre d'événement, que la Commission donnera son approbation.

M. Pepin: Si vous voulez que nous vous contactions pour le signaler à la Commission, je le ferais.

M. Parker: Je suis également prêt à le faire. Je suis en contact avec la Commission, monsieur le ministre, pour ce qui concerne les problèmes de trains de voyageurs dans l'Ouest. Ils ont supprimé un poste de chef de train. Lorsque l'arbitre des chemins de fer a rendu ses décisions concernant les chefs de train et la réduction des équipages, il a été considéré que les porteurs s'occupaient également des passagers. Une étude complète avait été faite lorsqu'il y avait deux trains, et maintenant il n'y a plus qu'un seul train transcontinental.

J'ai également écrit au ministère des Transports au sujet du grave problème de la survente de places assises, pouvant aller jusqu'à 25 places assises de trop avec un seul chef de train essayant . . . , avec les problèmes d'alcool à bord du train, et même un cas de viol. Dans l'Ouest ils ont fait de la publicité pour les places à l'étage panoramique alors que toutes les places sont déjà vendues. Des gens ont acheté des places sur ce train à l'étage panoramique. Je crois, monsieur le ministre, qu'il est abusif que des gens ayant acheté un billet comptent sur une place à l'étage panoramique et ne peuvent l'obtenir car toutes les places ont déjà été vendues. On m'a signalé des personnes ayant dû réserver quatre places pour un même voyage: une place pour Kamloops, une autre ailleurs dans le train de Kamloops à Revelstoke, une autre de Revelstoke à Calgary et une autre de Calgary à Winnipeg.

Cette situation est déplorable, et j'aimerais que le ministre fasse une véritable évaluation de ce qui se passe à bord des trains de VIA Rail dans les provinces de l'Ouest.

M. Pepin: J'ai eu le plaisir de participer à une discussion sur VIA avec le député de Vegreville et le député de Regina-Ouest et j'ai reconnu—et nous nous étions mis d'accord à ce sujet, je pensais—que VIA avait beaucoup d'efforts à faire en matière de relations avec son public. M. Franche en est très conscient, et nous espérons qu'au cours des prochains mois nous constaterons des améliorations substantielles.

Au cours de notre discussion je n'ai cessé de répéter que malheureusement en 1977 certains ont fait preuve d'un optimisme exagéré quant aux modifications pouvant être apportées à VIA. Je crois que nous devons être beaucoup plus pragmatiques, beaucoup plus réalistes, et dans le programme que nous avons préparé ensemble, j'ai reconnu qu'il y avait place pour beaucoup d'améliorations dans les rapports avec le gouvernement fédéral et les différentes agences, les différents ministères, le mien en particulier; dans les rapports avec les chemins de fer, dans les rapports avec le public, comme je l'ai déjà indiqué; dans les rapports avec la Commission des Transports, etc. Ce programme doit courir sur 5, 6 et 7 ans, et nous espérons que MM. Franche et Renouf mèneront à bien ces améliorations.

[Texte]

So I am not one to give it an unqualified blessing. There is a lot of work to be done and the observations you have made either are known by VIA or if you have not already communicated them I will do so.

Mr. Parker: Thank you, Mr. Minister.

The Chairman: Your final question, Mr. Parker.

Mr. Parker: For my final question I think I would like to express my concerns with the member from Winnipeg regarding the asbestos in the Winnipeg airport. I have viewed that airport. I have been on an NDP task force that went through the complete building. I have a post office in my riding that has had it completely removed, and I would suggest that the Winnipeg airport be given top priority because of the seriousness of asbestos in that building.

• 1140

In Canada, our program for monitoring is way, way less than what the Americans . . . and the potential health hazards are 10 times more greater with the kind of controls that we have in Canada. So I would suggest that a program be put into place immediately to remove the asbestos in that airport.

Mr. Pepin: Well, presumably there has been a debate on that because we get the contrary opinion from the Department of Health and Welfare. Now, there must have been a disagreement on that because I understand that the employees were given their own testing equipment to do their own job so presumably there is a debate on that subject but on the general principle that asbestos should be removed from airports, this is a position that is accepted by the department and the department tries to use the best opportunity. For example, here in Ottawa because of some rebuilding that was taking place, the asbestos has been taken out of the airport and Winnipeg will see the same change.

The Chairman: Thank you. Thank you, Mr. Parker.

Monsieur Deniger, dix minutes, s'il vous plaît.

M. Deniger: Merci, monsieur le président.

Monsieur le ministre, je m'excuse d'avoir dû quitter, il y a quelques instants, mais j'avais un discours à faire en Chambre.

Je voudrais vous poser quelques questions. Ce sera plutôt un pot-pourri, ce matin, car je n'ai que dix minutes à ma disposition et il y a tellement de questions que je voudrais vous poser. Je débiterai par ceci: est-il vrai que C.N. Express déménage de Montréal à Toronto?

M. Pepin: Si C.N. Express déménage de Montréal à Toronto? Il y a une possibilité, en effet, mais la décision n'a pas encore été prise. Les analyses faites par C.N. indiquent que Toronto serait un centre administrativement et économiquement plus valable que Montréal pour C.N. Express. Encore une fois, la décision n'a pas été prise. Pour vous dire toute la vérité sur ce sujet-là, la direction du C.N. envisage la possibilité d'un échange qui pourrait être fait entre Toronto et Montréal dans l'ensemble de la structure administrative du C.N.

[Traduction]

Je ne suis donc pas homme à donner ma bénédiction sans réserve. Beaucoup reste à faire, et vos observations sont soit connues de VIA ou si vous ne les avez pas encore communiquées, je le ferai.

M. Parker: Merci, monsieur le ministre.

Le président: Votre dernière question, monsieur Parker.

M. Parker: En guise de dernière question, j'aimerais exprimer mes inquiétudes au député de Winnipeg concernant l'amiante dans l'aéroport de Winnipeg. J'ai visité cet aéroport. Avec un groupe d'étude du NPD j'ai fait le tour de tous les bâtiments. Toute l'amiante qui se trouvait dans un des bureaux de poste de ma circonscription a été enlevée, et l'aéroport de Winnipeg devrait avoir la priorité à cause de la gravité de la quantité d'amiante contenue dans ce bâtiment.

Au Canada, nos contrôles sont bien moindres qu'aux États-Unis; avec le genre de contrôles que nous avons, les risques pour la santé sont dix fois plus grands. Je propose donc qu'on entreprenne un programme pour enlever l'amiante dans les aéroports.

M. Pepin: Il a dû y avoir un débat, parce que le ministère de la Santé nous a dit le contraire. On n'a pas dû pouvoir s'entendre. Je crois comprendre qu'on a donné aux employés l'équipement qu'il leur fallait pour effectuer leurs propres tests. Je suppose donc qu'il y a eu un débat. Mais le ministère convient que l'amiante doit être enlevé des aéroports et il le fait quand il le peut. Lorsqu'on a refait l'aéroport d'Ottawa, on a enlevé l'amiante et on fera pareil à Winnipeg.

Le président: Merci. Merci, monsieur Parker.

Mr. Deniger, you have 10 minutes.

Mr. Deniger: Thank you, Mr. Chairman.

I am sorry I had to leave a few moments ago, Mr. Minister, but I had a speech to make in the House.

I would like to ask you a few questions. It will be a bit of a pot-pourri, this morning, because I only have 10 minutes and I have so many questions that I would like to ask you. I will begin with this one: Is it true that CN Express is moving from Montreal to Toronto?

Mr. Pepin: Is CN Express moving from Montreal to Toronto? There is a possibility, but no decision has been made. Studies done by CN indicate that Toronto would be a better base for CN, administratively and economically, than Montreal. Once again, however, the decision has not yet been made. To tell the truth, CN is considering the possibility of having an exchange between Toronto and Montreal which would involve its entire administrative structure.

[Text]

M. Deniger: Donc, la décision qui a été prise au conseil d'administration du C.N., il y a deux semaines, n'est pas finale?

M. Pepin: Non. C'est un de ces sujets sur lesquels le ministre des Transports se garde un droit de veto quelconque. Comme je l'ai dit à la presse, le premier ministre, en particulier, ne désire pas assister au déclin de Montréal comme centre de transport.

M. Deniger: Si le premier ministre veille au grain, comme vous le dites, monsieur le ministre...

M. Pepin: Voilà une belle expression!

M. Deniger: Je pourrais peut-être vous donner quelques chiffres concernant Air Canada, par exemple. Depuis 12 ans, le nombre de pilotes à Toronto est passée de 446 à 804 alors qu'à Montréal, il est passé de 399 à 550; le nombre d'agents de bord à Toronto est passé de 667 à 1,261 alors qu'à Montréal, il est passé de 767 à 1,061; le nombre d'instructeurs au centre de formation de pilotes à Dorval est demeuré à 49 alors qu'à Toronto, il est passé de 11 à 46; le nombre de simulateurs à Toronto est passé de 0 à 6 alors qu'à Montréal, il est resté à 3. Pour ce qui est de la base d'entretien du 767, aucune décision n'a été prise.

Monsieur le ministre, si ce ne sont que des exemples superficiels..., parce que vous dites que mon étude est superficielle..., si ceci n'indique pas qu'il y a un exode...

Mr. Ellis: A point of order, Mr. Chairman. Perhaps you heard the gal in the interpretation booth; it appears she could not understand. You were going much too fast and I would like hear it, too.

An hon. Member: You were too fast, Pierre.

Mr. Deniger: We only have 10 minutes. I could give you the numbers after if you want.

Monsieur le ministre, vous avez les chiffres que je viens de vous citer. Il a été dit, dans les journaux, que vous trouviez cette étude superficielle. Evidemment, je n'ai pas les moyens que votre ministère, Air Canada ou vous-même avez pour entreprendre ce que je veux, mais les chiffres que je vous ai cités..., peut-être un peu trop rapidement pour la traduction..., m'ont été confirmés dans une lettre du vice-président d'Air Canada.

Monsieur le ministre, je comprends très bien que s'il y a un achalandage accru à Toronto, il doit nécessairement y avoir plus d'avions, plus de préposés aux bagages et plus de préposés aux billets. Cela, je l'accepte! Mais vous comprendrez que pour un député de Montréal, qui s'est toujours intéressé à ce que l'industrie de l'aéronautique se porte bien au Québec, et qui s'aperçoit que cette nouvelle technologie s'établit ailleurs qu'à Montréal, il est en droit de se poser des questions. Et je suis en droit de me poser des questions, monsieur le ministre! Lorsqu'on prétend, dans les journaux, qu'en soulevant ces questions-là, je représente mal les intérêts des Québécois et qu'on me qualifie d'irresponsable, monsieur le ministre, ça, je ne le prends pas! Et vous savez très bien à qui et à quel article de journal je fais allusion.

[Translation]

Mr. Deniger: So the decision that was made two weeks ago by CN's board of directors is not final?

Mr. Pepin: no. This is one area where the Minister of Transport maintains some degree of veto power. As I told the press, the Prime Minister, in particular, does not want to witness the decline of Montreal as a transportation centre.

Mr. Deniger: If the Prime Minister is keeping an eye on things, as you say, Mr. Minister...

Mr. Pepin: What a nice expression!

Mr. Deniger: I could perhaps give you a few figures on Air Canada. In the past 12 years, the number of pilots in Toronto increased from 446 to 804, whereas in Montreal, it went from 399 to 550; the number of flight attendants in Toronto went from 667 to 1,261, whereas in Montreal, it went from 767 to 1,061; the number of instructors at the pilot training centre at Dorval is still 49, whereas in Toronto, it went from 11 to 46; the number of simulators in Toronto went from 0 to 6, whereas in Montreal, it stayed at 3. As for the maintenance base of 767, no decision has been made.

If these are only superficial examples, Mr. Minister, since you claim that my study is superficial, if this does not indicate that there has been an exodus...

M. Ellis: J'invoque le Règlement. Vous avez peut-être entendu l'interprète. Elle a dit qu'elle n'a pas pu vous suivre. Vous alliez beaucoup trop vite. Moi aussi, je voulais entendre ce que vous avez dit.

Une voix: Vous allez trop vite, Pierre.

M. Deniger: Nous n'avons que dix minutes. Si vous voulez, je peux vous donner les chiffres après.

Mr. Minister, you have the figures that I have just quoted. According to the press, you think that this study is superficial. Obviously, I do not have the means that your department, Air Canada or you, yourself have to do what I want, but the figures that I quoted, perhaps a bit too quickly for the translators, were confirmed in a letter I received from the Vice-President of Air Canada.

I understand, Mr. Minister, that if traffic increases in Toronto, you have to have more planes, more baggage clerks and more ticket sellers. But you can understand that for an MP from Montreal who has always been interested in the health of the aeronautics industry in Quebec and sees that the new technology is implanting itself elsewhere, as opposed to Montreal, there is cause for concern. I have the right to wonder about these things, Mr. Minister! When the press claims that by raising these issues, I am not serving the interest of Quebecers and that I am irresponsible, Mr. Minister, I do not take it very well! And you know perfectly well which newspaper and which article I am referring to.

[Texte]

• 1145

Quand la personne dit dans un autre article que M. Deniger «aime avoir son indépendance», je la remercie, parce que c'est très juste. Et je l'ai toujours, mon indépendance, pour ce qui est des sujets qui intéressent mon comté, ma ville, ma région et ma province.

En ce qui concerne les chiffres que je vous ai donnés, monsieur le ministre, je dois vous avouer que je suis très inquiet, et j'ai l'intention de poser des questions encore plus précises aux représentants d'Air Canada lorsqu'ils seront ici. Mais, entre le moment où les représentants d'Air Canada seront là et aujourd'hui, monsieur le ministre, peut-être pourriez-vous demander à Air Canada ce qu'est le *Parizeau bonus*. Je vous laisse cela. Peut-être qu'il serait intéressant de connaître leur réponse. C'est un préavis d'une question, monsieur le ministre.

M. Pepin: Vous me dites très gentiment que j'ai reconnu votre droit à l'indépendance, mais ce que vous n'avez pas cité, c'est le reste de la phrase.

M. Deniger: Oh, je vais la citer parce qu'elle est bien aussi. Vous dites aussi:

Je ne le blâme pas, parce que moi aussi j'avais une bonne part d'indépendance quand j'étais député. Alors, je suis très sympathique à l'égard de ceux qui réclament cette indépendance.

M. Pepin: C'est bien cela, n'est-ce pas?

M. Deniger: C'est très bien! D'ailleurs, monsieur le ministre, je suis le premier à vous défendre lorsque je considère que vous avez raison, et plus souvent qu'autrement, je vous défends. Mais lorsque je considère qu'il y a des choses sur lesquelles nous ne pouvons pas être d'accord, eh bien, je le dis franchement et ouvertement.

M. Pepin: Alors, c'est une question de jugement, évidemment. Vous avez raison de dire que vous allez présenter cette discussion-là à Taylor et Jeannot quand ils viendront devant le Comité. Là, évidemment, ils seront mieux en mesure que moi de vous donner les détails de cette situation-là. Tout ce que je vois, c'est qu'il y a 8,000 employés d'Air Canada au Québec; cela représente 42 p. 100 du total, et ce total-là n'a pas changé au cours des dix dernières années, à ce qu'on m'assure. Et là, tout ce que je puis faire—on vous l'a donné, et je ne le répéterai pas pour ne pas prendre trop de vos dix minutes—tout ce qu'on peut faire, c'est regarder la position d'Air Canada au Québec, regarder les différents investissements qu'ils ont faits en 1982 et la situation en ce qui a trait à la base principale d'entretien; vous connaissez tout cela aussi bien, sinon mieux que moi. C'est seulement dans le secteur des simulateurs qu'il y a vraiment eu un changement assez important au cours des dernières années.

M. Deniger: L'entretien . . .

M. Pepin: Pas dans l'entretien, à ce qu'on m'assure.

M. Deniger: Ah, oui, sûrement!

M. Pepin: À ce qu'on m'assure!

[Traduction]

When that person says in another article that Mr. Deniger "likes his independence", I say thank you, because it is very true. And I still have my independence insofar as issues that affect my riding, my city, my region and my province are concerned.

With respect to the figures I have given you, Mr. Minister, I must admit that I am very concerned and that I intend to address even more specific questions to Air Canada representatives when they appear before the committee. But, Mr. Minister, between now and the time when Air Canada representatives appear before the committee, you could perhaps ask Air Canada what the Parizeau bonus is. I will leave that with you. Their answer might prove interesting. That is a sort of advance notice of one of my questions, Mr. Minister.

Mr. Pepin: You are telling me in a very nice way that I recognized your right to be independent, but you did not quote the rest of the sentence.

Mr. Deniger: I will quote it because it is good as well. You also say:

I do not blame him, because I too was quite independent when I was a member. So I am very sympathetic towards those who insist on independence.

Mr. Pepin: It is good, is it not?

Mr. Deniger: Very good! Moreover, Mr. Minister, I am the first to defend you when I feel that you are right, and more often than not I do so. But when I feel that there are things that we cannot agree on, I tell you frankly and openly.

Mr. Pepin: Obviously, it is a question of judgement. You are right in saying that you will continue the discussion with Taylor and Jeannot when they appear before the committee. They will obviously be in a better position than I am to provide you with detailed information. All I can say is that there are 8,000 Air Canada employees in Quebec; this is 42 per cent of the total number and I am assured that the total has not changed over the past 10 years. And all I can do—you were provided with this and I will not take up too much of your 10 minutes by repeating it—all we can do is look at Air Canada's position in Quebec, look at the various investments that were made in 1982 and the situation with respect to the main maintenance base; you know all of that as well as I do, if not better. The simulator sector is the only one where there has been a fairly significant change over the past few years.

Mr. Deniger: Maintenance . . .

Mr. Pepin: I am assured that there has been no change in maintenance.

Mr. Deniger: Certainly!

Mr. Pepin: I am assured of it!

[Text]

M. Deniger: En tout cas, je poserai ces questions-là aux représentants d'Air Canada, et je suis convaincu qu'ils se feront un plaisir de me répondre.

M. Pepin: Il y a une statistique! Ensuite, comme je vous ai dit l'autre jour par la presse, parce que nous nous parlons par la presse occasionnellement, il y a quand même un phénomène de base: c'est que la croissance du nombre de voyageurs, du trafic, a été plus considérable à Toronto qu'elle ne l'a été à Montréal. C'est un fait. Et voici une statistique que j'extrahs d'une lettre qui vous a été envoyée: il y a une différence de 28 p. 100 du nombre d'employés, si je comprends bien, entre Toronto et Montréal, et il y a une différence de 76 p. 100 du nombre de vols et de 103 p. 100 du nombre de passagers.

Alors, d'une façon ou d'une autre, cette différence entre les activités qui se déroulent à Toronto et celles qui se déroulent à Montréal doit se percevoir sur le plan du nombre des employés.

M. Deniger: Mais, monsieur le ministre, vous êtes sensible au dossier du Québec et vous connaissez les difficultés que nous avons éprouvées au Québec quand il a fallu expliquer, par exemple, les retombées économiques de l'avion de chasse, justement parce que l'on se basait sur des pourcentages. Ne voyez-vous pas le risque inhérent à tout baser sur le pourcentage?

M. Pepin: C'est pour cela que je préfère répéter en citant les investissements qu'Air Canada a faits à Montréal: on me dit qu'ils sont plus considérables à Montréal depuis dix ans qu'ils l'ont été à Toronto, ce qui est tout de même un facteur assez important.

M. Deniger: C'est parce que le siège social...

M. Pepin: Je regarde le siège social, je regarde le centre d'Avionic, je regarde le centre de Charlo, je regarde les différentes installations d'entretien, non seulement pour des avions du Canada, d'Air Canada, mais ceux d'autres compagnies et même ceux de certaines parties du reste du monde et—c'est une question de jugement—il me semble qu'il serait difficile d'accuser Air Canada de ne pas se comporter de façon responsable à l'égard de ses responsabilités québécoises.

M. Deniger: Je vous laisserai faire seulement un commentaire, monsieur le ministre. S'il y avait tant d'activités à Montréal, sûrement qu'on ne verrait pas le besoin de licencier 400 employés affectés à l'entretien.

M. Pepin: Ils ne sont pas tous à Montréal.

M. Deniger: Non, non, mais il y en a 400 à Montréal qui ont été licenciés.

Monsieur le ministre, on pourrait peut-être passer maintenant au dossier de Mirabel. Vous avez annoncé, il y a quelques temps déjà, un plan de relance pour Mirabel. Comment va le plan de relance?

• 1150

M. Pepin: Eh bien, il y a un certain nombre de choses qui ont été faites. La plus importante reste à faire malheureusement. C'est celle qui a trait à la vente du carburant hors taxe. C'est la plus importante. Le rapport de Levasseur l'affirme, et c'est à cela que l'on se consacre présentement. Vous savez

[Translation]

Mr. Deniger: In any case, I will address these questions to the witnesses from Air Canada and I am sure that they will be pleased to provide me with answers.

Mr. Pepin: There is one figure! Also, as I told you the other day in the paper, since we occasionally talk to one another through the press, there is one basic phenomenon: the increase in the number of passengers, in traffic, has been much greater in Toronto than it has been in Montreal. That is a fact. And here is a figure that I took from a letter that was sent to you: There is a difference of 28 per cent in the number of employees, if I understand correctly, between Toronto and Montreal, and a difference of 76 per cent in the number of flights and of 103 per cent in the number of passengers.

So, whichever way you look at it, the difference in the activity levels in Toronto and Montreal must be reflected in the number of employees.

Mr. Deniger: Yes, Mr. Minister, but you are sensitive to Quebec and you are aware of the problems we had when we had to explain, for example, the economic spin offs of the fighter plane affair, specifically because everything was based on percentages. Do you not see the risk inherent on basing everything on percentages?

Mr. Pepin: That is why I prefer to talk in terms of Air Canada's investments in Montreal: I am told that they have invested more in Montreal over the past 10 years than they have in Toronto, which is a fairly important factor.

Mr. Deniger: It is because the head office...

Mr. Pepin: I am looking at head office, I am looking at the avionics centre, I am looking at the Charlo Centre, I am looking at the various maintenance facilities, which serve not only Air Canada's planes, but planes from other companies and even from other parts of the world. It is a question of judgement. I feel that it would be difficult to accuse Air Canada of not living up to its responsibilities vis-a-vis Quebec.

Mr. Deniger: I will ask you to comment on just one thing, Mr. Minister. If there had been so much activity in Montreal, surely it would not have been necessary to lay off 400 maintenance employees.

Mr. Pepin: Not all of them are in Montreal.

Mr. Deniger: No, but 400 were laid off in Montreal.

Perhaps now, Mr. Minister, we could move on to Mirabel. You announced, some time ago, a recovery plan for Mirabel. How is the recovery plan going?

Mr. Pepin: A certain number of things have been done. Unfortunately, most of the work still lies ahead. I am referring to the elimination of the fuel tax, which is the most important thing. The Levasseur report confirmed this and that is what we are working on now. You know how complex the problem is. I

[Texte]

comme le problème est complexe. Je pense que j'avais été prudent, puisqu'avant d'annoncer cette chose-là, j'avais obtenu le consentement du ministère du Revenu national. Actuellement, il y a une discussion à ce sujet-là, et il y a espoir que cela va se réaliser. Cela va supposer l'élimination du concept de prix raisonnable, cela va supposer l'élimination de certaines taxes fédérales et cela va supposer aussi, et on en reparlera à la province en temps et lieu, la réduction sinon l'élimination de la taxe provinciale sur le carburant à Mirabel. Alors, il y a encore espoir, je pense, que ce *package* va se faire dans les prochaines semaines.

Pour le reste, les droits ouverts de transit, les droits d'atterrissage à prix réduit, les droits d'aller et de vols de positionnement, le droit de transport des passagers en correspondance, tout cela, que j'avais annoncé, a été réalisé.

M. Deniger: Et vous avez annoncé . . .

Le vice-président: Dernière question.

M. Deniger: C'est ma dernière question.

M. Pepin: L'autre sujet, rapidement, c'est celui du transport par autobus. Ici il y a progrès également. Il semble que l'on va réussir à s'entendre avec la province de façon à ce qu'un transporteur plus intéressé, plus flexible, soit engagé.

M. Deniger: Si vous me permettez, une dernière courte question. Il va peut-être s'agir d'un commentaire, monsieur le ministre, parce que l'on aura sûrement l'occasion d'en discuter de nouveau. Votre décision concernant la possibilité de permettre aux transporteurs internationaux de dépasser Mirabel vers l'ouest n'est pas une décision qui va avantager l'aéroport de Mirabel.

M. Pepin: Ce qui m'a étonné, c'est que M. Deniger dise «vers l'ouest».

M. Deniger: Vers l'ouest . . . Toronto, pour moi, c'est à l'ouest.

M. Pepin: Je pensais que c'était vers les États-Unis.

M. Deniger: Non, non.

M. Pepin: Oh, vous parlez du moratoire à Toronto!

M. Deniger: Oui. Je pense, monsieur le ministre, que lorsque vous avez levé ce moratoire-là, vous n'aviez pas tous les renseignements, et j'aimerais avoir l'occasion d'en discuter davantage avec vous, parce que vous n'avez sûrement aucune idée de l'impact que cela peut avoir sur Mirabel et sur Montréal, si vous allez au bout de cette décision.

M. Pepin: Premièrement, on n'a pas levé le moratoire.

M. Deniger: Eh bien, c'est ce que les journaux disent.

M. Pepin: On fait des exceptions au moratoire. Chacune de ces exceptions-là doit être démontrée; l'équivalent doit être réalisé à Mirabel. Alors, ce n'est pas un système de porte ouverte que nous avons établi là. Au contraire; loin de là. Alors j'aimerais lire vos remarques, mais d'un autre côté, ne déformez pas la pensée . . .

[Traduction]

was careful, I think, because before I announced this, I obtained the consent of the Department of National Revenue. A discussion is underway and there is hope that our proposal will be carried out. This would mean the elimination of the concept of reasonable price, the elimination of certain federal taxes and the reduction or elimination of the provincial fuel tax at Mirabel, which we will discuss with the Province in due time. I think there is still hope that the package will go through within the next few weeks.

As for the rest, the open transit fees, reduced landing fees, one way fees, positioning fees, and the right to transport connecting passengers, everything that I announced has been carried out.

Mr. Deniger: And you announced . . .

The Vice-Chairman: This will be your last question.

Mr. Deniger: It is my last question.

Mr. Pepin: The other issue, briefly, is bus transportation. There has been progress on that as well. It seems that we will manage to come to an agreement with the province so that a more interested, more flexible carrier can be hired.

Mr. Deniger: One more short question, with your permission. It may be more of a comment, Mr. Minister, since we will certainly have the opportunity to discuss it again. Your decision concerning the possibility of allowing west bound international carriers to by-pass Mirabel will certainly not do Mirabel any good.

Mr. Pepin: I am surprised that Mr. Deniger said "west bound".

Mr. Deniger: West bound. Toronto, for me, is towards the west.

Mr. Pepin: I thought you were talking about flights to the United States.

Mr. Deniger: No, no.

Mr. Pepin: So you were talking about the moratorium in Toronto!

Mr. Deniger: Yes. I think, Mr. Minister, that when you lifted the moratorium, you did not have all the necessary information and I would like to have the opportunity to discuss it further with you, because you certainly have no idea of the impact it would have on Mirabel and Montreal if you implemented this decision.

Mr. Pepin: In the first place, we have not lifted the moratorium.

Mr. Deniger: That is what the papers are saying.

Mr. Pepin: We provide for exceptions. Each of these exceptions has to be backed up; the same thing has to be done at Mirabel. So it is not an open door. On the contrary; far from it. I would like to read your comments, but on the other hand, do not twist things . . .

[Text]

Mr. Deniger: Voulez-vous que je vous apporte vos coupures de journaux, monsieur le ministre?

M. Pepin: Oui, certainement.

Mr. Deniger: Je vais vous les apporter.

Le vice-président: Le tour de M. Deniger est terminé.

Mr. Deniger: Merci, monsieur le président.

The Vice-Chairman: I will now call on Mr. Ellis.

Mr. Ellis: There is not much sense in going ahead, Mr. Chairman, if the minister is still talking to Dr. Deniger.

The Chairman: Order, please.

Mr. Pepin: Well, I am not responsible for what the press says about one of the communiques that I issued but I was very surprised that Mr. Deniger referred to the communiqué as saying that the moratorium had been abolished, had been eliminated because that is not so.

The Chairman: Okay. Mr. Ellis has the floor.

Mr. Ellis: Mr. Chairman, I would not take a great deal of time. It is getting close and I have a meeting at 12.00 so I might perhaps not take my whole time.

Mr. Chairman, I have in front of me a list of questions that I would like to deal with on an individual basis but I think given the shortness of time, I would like to just ask the minister where he sees himself vis-à-vis aviation in general in the department. Does he see himself as a policeman or an advocate? I look at the situation over the past 18 months with regard to general aviation and all we have heard from the minister is the increased

• 1155

I look at the situation over the past 18 months with regards general aviation, and all we have heard from the minister is the increased landing fees, increased taxes on fuel, increased tied-on fees, increased radio tariffs, and other increases of that nature. I heard the minister a moment ago in the position of talking about an exemption for fuel taxes for international carriers, and yet I know that his colleague, the Minister of Revenue, is intending to put in place taxation under Bill C-139 which will very, very detrimentally affect the entire aviation industry, and I have not heard any word from the minister in an attempt to change that particular policy.

I wonder if the minister would like to, just on a general basis, tell me how he feels his mandate is carried out—as a policeman or as an advocate.

Mr. Pepin: Or as a salesman, or as a friend or as a diplomat; whatever it is.

But if you talk, Mr. Ellis, about the concept of cost recovery for services rendered by the Department of Transport to aviation in general and general aviation in particular, I must submit that I am a friend of giving value for money—I am a friend on the general principle of cost recovery—simply because people do not mind paying for good services when they receive them. I say that as a general proposition, and I have heard it said very often, and also philosophically, because there

[Translation]

Mr. Deniger: Would you like me to bring you the clippings, Mr. Minister?

Mr. Pepin: Yes, certainly.

Mr. Deniger: I will bring them to you.

The Vice-Chairman: Mr. Deniger's turn is over.

Mr. Deniger: Thank you, Mr. Chairman.

Le vice-président: Je donne la parole à M. Ellis.

M. Ellis: Ce n'est pas la peine de poursuivre, monsieur le président, si le ministre discute encore avec M. Deniger.

Le président: À l'ordre, s'il vous plaît.

M. Pepin: Je ne suis pas responsable de ce que les journalistes peuvent dire à propos de mes communiqués, mais M. Deniger a parlé d'un communiqué dans lequel on aurait dit que le moratoire aurait été levé. Cela m'a beaucoup étonné, parce que ce n'est tout simplement pas vrai.

Le président: D'accord. La parole est à M. Ellis.

M. Ellis: Je ne prendrai pas beaucoup de temps. Le temps passe et j'ai un rendez-vous à midi. Je ne prendrai peut-être pas mes dix minutes.

J'ai devant moi, monsieur le président, une liste des questions que je voudrais poser individuellement. Mais, étant donné qu'il ne nous reste pas beaucoup de temps, je vais me contenter de demander au ministre comment il envisage le rôle de son ministère en ce qui concerne l'aviation en général. Le ministre se considère-t-il comme un policier ou un avocat? Je suis, depuis dix-huit mois, l'évolution de l'aviation en général, et le ministre n'a parlé que d'une chose, soit de l'augmentation.

Quand on considère la situation générale de l'aviation au cours des 18 derniers mois, nous n'avons entendu parler que d'augmentations, qu'il s'agisse de droits d'atterrissage, des taxes sur le carburant ou des droits de radio. Il y a quelques instants, le ministre parlait d'une exemption de taxes sur le carburant pour les transporteurs internationaux et pourtant je sais que son collègue, le ministre du Revenu, a l'intention d'imposer une taxe supplémentaire en vertu du Bill C-139 qui aura un effet extrêmement néfaste sur toute l'industrie de l'aviation. Je n'ai pas entendu dire que le ministre essaie de modifier cette politique.

Le ministre pourrait-il me dire de façon générale comment il entrevoit son mandat en tant que policier, avocat . . .

M. Pepin: Ou vendeur ou ami ou diplomate, etc.

Si vous parlez monsieur Ellis du concept de recouvrement des frais pour les services rendus par le ministère des Transports à l'aviation générale et à l'aviation générale en particulier, je dois dire que je suis partisan d'une politique dans laquelle le client en obtient pour son argent. De façon générale, je suis donc en faveur du principe du recouvrement des frais; en effet, les gens n'ont pas d'objection à payer pour de bons services quand ils les reçoivent. J'ai entendu dire très souvent

[Texte]

are limitations to what the federal government can spend on airports, and consequently those who use these facilities should be expected to pay for most of it. As you know, we have reached in air transportation a level of 56% cost recovery, or something about that.

We would probably have gone for more, but you do not have to worry about it, because under the six and five there is not much I can do. So in other words, the subject you raise has become slightly academic for the next two years, because even if I believed that cost recovery should be at the level of 70% or anything like that, I would not, because of the 6 and 5 flight policy, be in a position to impose it. So please relax for two years on that particular subject . . . accept it or not.

Mr. Ellis: Mr. Chairman, I point out to the minister that in my opinion his cost recovery has been taken out almost entirely against general aviation . . .

Mr. Pepin: Good Lord, 10% in general aviation, if I remember well!

Mr. Ellis: —increases that range from 50% to 400% in tied-on fees, in landing fees, and in other charges—gasoline taxes and that sort of thing—and it seems to me that the recovery of costs in relation to this particular sector of the industry are completely out of proportion.

Now the minister did not answer my other portion of the question as to whether or not he is going to take any steps vis-à-vis the Minister of National Revenue in his attempt to bring in under Bill C-139 an entirely new tax which would have a tremendously detrimental effect on the air transportation industry, one which was attempted some two years ago and withdrawn.

Mr. Pepin: Mr. Sinclair might give you the first answer.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, I am presuming that Mr. Ellis is referring to the customs or exercise levy on the purchase of aircraft of foreign origin . . .

Mr. Ellis: No, no, I am talking about the fuel tax—Clause 38, and Clauses 123 and 125 in Bill C-139 that have the effect of adding an entire tax on the transportation industry—one that was put in two years ago and withdrawn when it was found that it contravened our bilateral agreements with other countries and now is being put in through the back door. I have seen no steps by way of the Minister of Transport to have that withdrawn, or at least . . .

Mr. Pepin: That is referred to as “the phantom tax”. Is that the one?

Mr. Ellis: I have never heard it called a phantom tax, but call it what you will, it is a very real tax as far as the air transportation industry is concerned.

[Traduction]

qu'en théorie comme en pratique, il y a des limites aux fonds que le gouvernement fédéral peut consacrer aux aéroports. Ainsi, on devrait s'attendre à ce que les utilisateurs d'aéroports paient pour ceci. Comme vous le savez, à l'heure actuelle, notre taux de recouvrement des frais s'élève à 56 p. 100 environ.

Nous aurions voulu augmenter ce pourcentage, mais cela ne sera pas possible étant donné que nous devons nous soumettre à cette limite de 6 et 5 p. 100. Vous n'avez donc pas à vous inquiéter. La question que vous soulevez par conséquent sera purement théorique au cours des deux prochaines années et même si j'estime que le recouvrement des frais devrait atteindre 70 p. 100, je ne pourrais mettre cela en pratique à cause des restrictions qui me sont imposées. Vous n'avez donc pas à vous inquiéter de la situation, que vous soyez d'accord avec celle-ci ou non.

M. Ellis: Monsieur le président, j'aimerais informer le ministre que quand il parle de recouvrement des frais, cela se fait aux dépens de l'aviation en général.

M. Pepin: Voyons, sauf erreur, il ne s'agit que de 10 p. 100 pour l'aviation générale.

M. Ellis: Il y a eu des augmentations qui vont de 50 à 400 p. 100 en frais fixes, droits d'atterrissage etc., taxes sur le carburant, etc. et il me semble que le recouvrement des frais pour ce secteur de l'industrie en particulier est absolument exorbitant.

Le ministre n'a pas répondu à l'autre partie de ma question, et je la répète: va-t-il prendre des dispositions en ce qui concerne les mesures qui seront prises par le ministre du Revenu national dans le cadre du Bill C-139; ce dernier veut en fait imposer une taxe nouvelle qui aura un effet extrêmement néfaste sur l'industrie du transport aérien. Il y a deux ans on avait déjà essayé d'imposer une telle taxe qui avait par la suite été retirée.

M. Pepin: M. Sinclair pourrait sans doute répondre d'abord.

M. Sinclair: Monsieur le président, je suppose que M. Ellis fait allusion à la taxe de douanes ou d'accise sur l'achat d'aéronefs d'origine étrangère . . .

M. Ellis: Non, pas du tout, je veux parler de la taxe sur le carburant, articles 38, 123 et 125 du Bill C-139; il s'agit en fait d'une toute nouvelle taxe imposée à l'industrie du transport, taxe que l'on a essayé d'introduire il y a deux ans, mais que l'on a retirée quand on s'est rendu compte qu'elle allait à l'encontre des dispositions de nos ententes bilatérales conclues avec d'autres pays. Il s'agit en fait de la même taxe que l'on essaie de nous imposer de façon détournée. Le ministre des Transports n'aurait pris aucune disposition qui laisserait présager le retrait d'une telle disposition . . .

M. Pepin: Vous voulez parler de la taxe fantôme?

M. Ellis: Je n'ai jamais entendu parler de cette taxe sous ce nom, mais vous pouvez l'appeler ce que vous voulez, car il s'agit d'une taxe très réelle qui affectera l'industrie du transport aérien.

[Text]

• 1200

Mr. Pepin: Well, just generally speaking, our position on those things, for a diversity of reasons, has been the same in the air transportation as it has been on the marine side. We have only one view that we have expressed to the Department of Finance. But again, the Minister of Finance has other preoccupations than an aligned department has, and it is his responsibility to gauge after hearing what line departments have to say what is in the national interest by way of a fiscal regime.

So I do not have much to add on the subject, but I just want to say that I think you are wrong in the belief that you seem to have that general aviation in Canada is too harshly treated. The memo that I read established the proposition that general aviation in Canada pays back only 10% of what the department spends on general aviation, and I think you would be the first one to recognize that 10% is not much. So we will try to demonstrate that to you and maybe you will disagree with what goes into the computer.

Mr. Ellis: Mr. Chairman, I think we will disagree, and I think perhaps since it is 12.00 noon, and while I have a long list of other questions, I will call it the end of the day for now.

The Chairman: On the second round I have Mr. Mazankowski and Mr. Forrestall. I wonder if the witnesses are over-taxed timewise or not.

Mr. Pepin: I am in your hands.

The Chairman: You are very agreeable anyway, Mr. Minister.

Mr. Mazankowski. Could we have 10-minute rounds, please.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, Mr. Minister, the Auditor General has called for an independent comprehensive audit of VIA Rail, complaining that he is unable to examine the accounts on the basis of efficiency and economy; that the cost to the taxpayer is rising dramatically—some \$755 million this year. The new president of VIA Rail has made similar complaints. He said the biggest challenge is cost control, and the railway charges have been escalating while services being provided have been reduced. He complains about the fact that the railways have the right to adjust their charges to VIA at any time, regardless of costs forecasts previously provided to VIA. I think we have been over this ground before, Mr. Minister. What is your reaction to the criticism of the Auditor General?

Mr. Pepin: I have one all right. The first is that I do not recall, and my deputy minister might correct me on that, that the Auditor General has called for a comprehensive audit of VIA. Has he?

This is a technical . . .

Mr. Mazankowski: What was your answer to that, sir?

[Translation]

M. Pepin: De façon générale, notre point de vue sur cette question est, pour différentes raisons, le même dans le cas du transport aérien que du transport maritime. Nous avons déjà exprimé ce point de vue au ministère des Finances. Cependant, le ministre des Finances a d'autres préoccupations que celles que nous connaissons et il doit juger, après avoir entendu le point de vue des services opérationnels ce qui est le plus conforme à l'intérêt national.

Je n'ai donc pas grand chose à ajouter sur cette question si ce n'est qu'à mon avis vous avez tort de penser que nous maltraitons l'aviation générale. D'après le mémoire que j'ai lu, l'aviation générale ne rembourse que 10 p. 100 des dépenses ministérielles. Je crois que vous seriez le premier à reconnaître que cela n'est pas un chiffre exorbitant. Nous allons essayer de vous en faire la démonstration, mais peut-être ne serez-vous pas d'accord avec les données.

M. Ellis: Monsieur le président, je crois que nous ne serons pas d'accord en effet et puisqu'il est midi, même si j'ai beaucoup d'autres questions à poser, je m'arrêterai là.

Le président: Nous avons M. Mazankowski et M. Forrestall au deuxième tour. Les témoins peuvent-ils rester?

M. Pepin: Je m'en remets à vous.

Le président: Vous êtes très souple, monsieur le ministre.

M. Mazankowski, pourrions-nous avoir des tours de 10 minutes?

M. Mazankowski: Monsieur le président, monsieur le ministre, le Vérificateur général a demandé que l'on procède à une vérification indépendante complète de VIA Rail et il s'est plaint du fait qu'il n'a pas pu examiner les comptes pour tenir compte de l'efficacité et de l'économie. Il s'est plaint également du fait que le coût pour les contribuables augmente de façon très significative et s'élève à quelque 755 millions de dollars cette année. Le nouveau président de VIA Rail a formulé des plaintes semblables. Il a dit que le plus grand défi à relever était la question du contrôle des coûts et que les frais des chemins de fer augmentent alors que les services ont été réduits. Il se plaint du fait que les chemins de fer ont le droit de procéder à des rajustements des frais imputables à VIA en tout temps, indépendamment des prévisions de coûts qui avaient été annoncées à VIA précédemment. Nous avons déjà abordé ces questions, monsieur le ministre. Quelle est votre réaction devant les critiques de l'Auditeur général?

M. Pepin: Tout d'abord, je ne me souviens pas, et mon sous-ministre pourra me corriger, que le Vérificateur général ait réclamé une vérification globale de VIA.

Il s'agit ici d'une question d'ordre technique . . .

M. Mazankowski: Quelle était votre réponse?

[Texte]

Mr. Pepin: This is a technical point. The responsibility of the Auditor General is for the Accounts of Canada . . .

Mr. Mazankowski: Right.

Mr. Pepin: —and he audits departments. I do not think he automatically audits Crown corporations, whatever schedule they come under; it is only when he has been appointed for that purpose.

Mr. Mazankowski: That is right.

Mr. Pepin: Crown corporations are audited by external auditors who report on what they find in the different Crown corporations. So there are two lines of reporting to Parliament there.

Occasionally, as in the case of VIA and CN Marine, the Auditor General feels that for the purpose of auditing for the Accounts of Canada he has to be kept informed of certain operations relevant to CN Marine or to VIA. In this instance, and I met him recently, all that he wants now is to get the proper documents, the proper papers, and we are trying to accommodate that particular objective. But to me anyway, he has not emphasized a desire to dominate the Crown corporation auditing process and has not emphasized a great eagerness to have comprehensive audits of Crown corporations.

Mr. Mazankowski: No. With all due respect, it is quite the contrary, Mr. Minister. It is clearly recorded in the Public Accounts proceedings of February 22 where he said it should be—not may or could be, but that VIA should be subject to an independent comprehensive audit.

• 1205

He goes on to say that, in his overall capacity in reporting as to whether funds are expended on behalf of the Canadian taxpayer in an efficient and economic manner, he is not in a position to make that judgment because he does not have access to the accounts. Given the fact that he expresses some very serious reservations about the way the ship is operating, and given the fact that the president of VIA also complains about the very same thing, that any matter of cost control is simply out of his hands, what are you doing about it?

Mr. Pepin: The reason for my confusion is that I did not catch the “independent” in the comprehensive account.

Mr. Mazankowski: I said that.

Mr. Pepin: Well, I did not catch it. So that would be an audit, a comprehensive audit done by outsiders, not by the Auditor General. I understand Mr. Kroeger might complete what I said on the subject. Mr. Mulder, do you know more than I do?

Mr. Mazankowski: Really, Mr. Minister, you avoided the question. You have the Auditor General expressing a point of view or a suspicion that funds that are expended on behalf of the taxpayer are not necessarily . . . They are not confirmed to

[Traduction]

M. Pepin: Il s'agit d'une question d'ordre technique car la responsabilité du Vérificateur général vise les comptes du Canada.

M. Mazankowski: Oui.

M. Pepin: . . . et il procède à la vérification comptable des ministères. Je ne crois pas qu'il vérifie automatiquement les sociétés de la Couronne, de quelque annexe que celles-ci relèvent. Il n'y procède que lorsqu'il en a reçu le mandat spécial.

M. Mazankowski: Oui.

M. Pepin: Les sociétés de la Couronne font l'objet de vérifications comptables de la part de vérificateurs de l'extérieur qui font rapport ensuite. Donc la vérification comptable s'effectue de deux façons.

Dans certains cas, comme dans celui de VIA et de CN Marine, le Vérificateur général estime qu'afin de vérifier les comptes du Canada il doit être informé de certaines opérations relevant de CN Marine ou de VIA. Dans ce cas, et je l'ai rencontré récemment, tout ce qu'il veut obtenir ce sont les documents pertinents et nous allons essayer de le satisfaire à cet égard. Cependant, il ne m'a pas informé de son désir de s'occuper de la vérification de la société de la Couronne et n'a pas manifesté un grand empressement en ce qui concerne la vérification complète des sociétés de la Couronne.

M. Mazankowski: Non. Je ne suis pas d'accord, malgré tout le respect que je vous dois, monsieur le ministre. Les délibérations du Comité des comptes publics du 22 février le montrent fort bien. Il a dit que VIA devrait être soumise à une vérification globale indépendante. Il n'a pas dit que VIA pourrait l'être.

Il dit également qu'il doit, dans le cadre de ses fonctions générales faire rapport de l'efficacité avec laquelle les fonds sont dépensés au nom des contribuables canadiens. Or, il dit qu'il ne peut se prononcer dans ce cas étant donné qu'il n'a pas accès aux comptes en question. Le Vérificateur général exprime donc des réserves très sérieuses sur la façon dont les choses fonctionnent et puisque le président de VIA lui-même se plaint également des mêmes problèmes, puisqu'il dit que tout contrôle des coûts lui échappe, comment réagissez-vous?

M. Pepin: La raison pour laquelle vous me voyez interloqué, c'est que je n'avais pas saisi le mot ‘indépendant’ lorsque vous avez parlé de vérification globale.

M. Mazankowski: Je l'ai pourtant bien dit.

M. Pepin: Je ne l'ai pas saisi. Donc il s'agirait d'une vérification, d'une vérification globale faite par des gens de l'extérieur et non par le Vérificateur général. M. Kroeger pourra peut-être ajouter quelque chose à ce sujet. Monsieur Mulder, connaissez-vous certaines choses que je ne connais pas?

M. Mazankowski: Monsieur le ministre, vous éludez la question. Le Vérificateur général nous dit qu'il soupçonne que les fonds dépensés au nom des contribuables ne sont pas nécessairement . . . Ceux-ci ne sont pas dépensés de façon

[Text]

be expended in an efficient and economic fashion. You have your own president of VIA saying that the major challenge facing VIA is effective cost control and that the railways have the right to adjust their charges at any time, regardless of forecast. We have been over this ground before, and there does not seem to have been any appreciable progress. Are we going to continue along the same road? Or can we expect some tightening up?

Mr. Pepin: I admit that I have not concentrated on the necessity of a comprehensive, independent audit of VIA, as recommended by the Auditor General. I will get myself further informed on this. But I think we have concentrated on everything else. In recent months, every aspect of VIA has been reviewed by my department, and some progress has been made in a diversity of ways, as I reported to you the other day during that radio program.

Mr. Mazankowski: Could I move on to another subject then, Mr. Chairman? It also arises out of the Auditor General's report. This has to do with the Branch Line Rehabilitation Program and, again, the assertion by the Auditor General that, because of the lack of adequate inspections and audit reports, the department does not have the independent assurance that funds have been expended in a cost-effective and efficient manner. I think he is recommending that some appropriate mechanisms be put in place to ensure that proper value for money spent be received. In that connection, Mr. Chairman, the minister will be aware, I am sure, of the recommendations of the Neil report. I am sure the minister is aware of that because the document had a lot of interest to the minister at one time. Mr. Neil recommended that, where government taxpayers' money is being spent to upgrade and rehabilitate lines, public tenders should be called for work such as bank widening, ballast, and any work that could reasonably be carried out by an independent contractor. That was simply one recommendation. Mr. Neil, when he did his examination, was of the opinion that there may not have been real value or good value received for the money spent, and that certainly there were not sufficient checks and balances in place. The Auditor General has come along a few years later and has drawn attention to the same thing.

Has the minister examined that particular recommendation of the Auditor General? What corrective steps is he going to recommend? After all, the taxpayer is really footing the total bill in the areas of rehabilitation.

Mr. Pepin: Mr. Mulder will tell us what he has done.

Mr. Mulder: There is a professional difference between the Auditor General's staff and our staff in the CTC as to what one means by adequacy of inspection. Inspection is carried out beforehand and after the fact, as to whether or not the standards are being set and the standards are being met once the construction is under way or completed. So there is a definition of the word "adequacy".

[Translation]

efficace et économique. Votre président de VIA dit que le défi auquel VIA a à faire face est la question du contrôle réel des coûts alors que les chemins de fer ont le droit de modifier leurs frais n'importe quand sans tenir compte des prévisions. Nous avons déjà passé en revue ces questions, mais il ne semble pas que l'on ait fait des progrès appréciables. Les choses vont-elles continuer de cette façon ou bien la rigueur va-t-elle prévaloir?

M. Pepin: Je dois avouer que je ne me suis pas penché sur la nécessité d'une vérification indépendante et globale de VIA comme le recommande la Vérificateur général. Je devrais mieux m'informer de la question. Cependant je peux vous dire que nous nous sommes concentrés sur toutes les autres questions. Au cours des derniers mois, tous les aspects de VIA ont été passés en revue par mon ministère et nous avons fait des progrès dans différents secteurs, comme je vous l'ai dit l'autre jour au cours du programme radiophonique.

M. Mazankowski: Pourrais-je passer à une autre question, monsieur le président? Celle-ci découle également du rapport du Vérificateur général. Je veux parler du programme de remise en état des embranchements ferroviaires. Le Vérificateur général a dit à cet égard également qu'étant donné le manque d'inspection adéquate et de rapport de vérification, le ministère ne se sent pas assuré de façon indépendante que les fonds ont été dépensés en tenant toujours compte des coûts impliqués. Il recommande que certains mécanismes soient mis en place pour s'assurer que l'argent soit dépensé à bon escient. A cet égard, monsieur le président, le ministre est sans doute au courant des recommandations du rapport Neil. Le ministre doit l'être, car ce document le concernait tout particulièrement à un certain moment. Le rapport Neil recommandait de prévoir des soumissions publiques lorsque l'argent des contribuables était dépensé en vue d'améliorer et de remettre en état des embranchements ferroviaires, notamment dans le cas de travaux comme l'élargissement des accotements, le ballastage et tous les travaux qui pourraient relever normalement d'un entrepreneur indépendant. Il s'agissait d'une des recommandations de ce rapport. Lorsque M. Neil a fait son enquête, il a en effet pensé que l'argent dépensé ne l'avait pas été de la meilleure façon possible et que les contrôles n'étaient pas suffisants. Le Vérificateur général quelques années plus tard, a attiré l'attention sur le même problème.

Le ministre a-t-il étudié cette recommandation précise du Vérificateur général? Quelles mesures correctives entend-il recommander? Après tout, c'est le contribuable qui paie la note de cette remise en état des embranchements ferroviaires.

M. Pepin: M. Mulder pourrait nous parler des initiatives qu'il a prises.

M. Mulder: Le personnel du Vérificateur général et le personnel de la CTC ont des formations professionnelles différentes et envisagent différemment la question de l'inspection. L'inspection a lieu avant et après les travaux et vise à s'assurer du respect des normes. C'est comme cela que nous définissons le mot «adéquat».

[Texte]

[Traduction]

• 1210

On the question about audits, audits are being undertaken by independent auditors and by the CTC. All the accounts that the railways submit to our department and to the CTC--

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, the CTC advised that engineering inspections and financial audits could not be completed because of lack of resources.

Mr. Mulder: They could not be completed at that time. They are under way now. We did not have enough resources. Much the same as we did in VIA, we supplemented the resources with additional staff, so the audits are now under way.

Mr. Mazankowski: Is that not somewhat difficult after the fact, Mr. Mulder?

Mr. Mulder: In terms of the audits, as to whether or not they finally get paid, we do not make some of the final payments until the audits are completed, or else we call for payment back. We make an adjustment later on.

Mr. Pepin: On the tendering for the work, this is again possibly a bit more complicated. I recall having read that the railroads have some kind of a legal obligation to give the work to their own employees. This limits singularly the possibility of going public on that subject. I recall that was one of the reasons why the railways could not go public at least on some of the work to be done. Usually, there is a reason for things.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, just one comment. With that sort of inadequate cost control, or at least the suspicion that there is not adequate cost efficiency, when we get into the question of the escalating freight rate charges under the new transportation initiatives . . . All I can say, Mr. Chairman, is that it creates some suspicions and some very grave questions as to the ability of the railroads and the way they determine what their so-called real costs are. If we were to have a repetition of the VIA Rail experience as it applies to the new comprehensive railway grain initiatives, we would be in for some very serious trouble.

I am just wondering what assurances the minister can provide that we are not going to have a repetition of this in his new transportation initiatives with respect to the movement of grain.

Mr. Pepin: A repetition of what?

Mr. Mazankowski: A repetition of VIA, with the cost escalation out of control.

Mr. Pepin: I am trying to find out what is, in the view of Mr. Mazankowski the reason for these costs increases. If you look at the details . . .

Mr. Mazankowski: I would certainly like to know, Mr. Chairman, because the Auditor General has raised it. The president of VIA Rail is not satisfied as to the reason. Now, if you are going to have that kind of open-ended cost escalation

En ce qui concerne les vérifications, celles-ci sont faites par des vérificateurs indépendants et par la CTC. Tous les comptes soumis par les chemins de fer à notre ministère et à la CTC . . .

Mr. Mazankowski: Monsieur le président, la CTC a dit que les inspections de génie de même que les vérifications financières n'ont pu être complétées à cause d'un manque de ressources.

Mr. Mulder: On n'a pu les compléter à cette époque, mais on le fait maintenant. Nous n'avions pas à l'époque les ressources suffisantes. Nous avons procédé de la même façon que pour VIA, nous avons engagé du personnel supplémentaire et les vérifications sont à l'heure actuelle en voie d'élaboration.

Mr. Mazankowski: N'est-il pas difficile de procéder à des vérifications après les faits, monsieur Mulder?

Mr. Mulder: En ce qui concerne les vérifications, les derniers paiements ne se font qu'après les vérifications et si ce n'est pas le cas, nous pouvons demander des remboursement. Nous procédons à des rajustements par la suite.

Mr. Pepin: Au sujet de l'appel d'offres, la question est un peu plus compliquée. Je me souviens avoir lu que les chemins de fer étaient tenus par la loi d'avoir recours pour leurs travaux à leurs propres employés. Cela limite singulièrement les possibilités de confier les travaux à des entrepreneurs privés. C'était une des raisons pour lesquelles les chemins de fer n'ont pu lancer un appel d'offres du moins pour certains des travaux. Généralement, si les choses sont faites d'une façon, c'est qu'il y a de bonnes raisons.

Mr. Mazankowski: Monsieur le président, un commentaire. Étant donné ce contrôle des coûts inadéquat ou en tout cas les soupçons qui pèsent sur toute cette question, lorsqu'on aborde la question de l'escalade des frais de transport des marchandises dans le cadre des nouvelles initiatives de transport . . . tout ce que je peux dire, monsieur le président, c'est que cela suscite pas mal de soupçons et des questions très sérieuses quant à la compétence des chemins de fer et à la façon dont ils déterminent leurs soi-disant coûts réels. Si nous devons assister à une répétition de la triste expérience de VIA Rail dans le cas de cette initiative sur le transport des grains, nous serions dans de beaux draps.

Le ministre pourrait-il nous assurer que cela ne sera pas le cas?

Mr. Pepin: Vous voulez parler d'une répétition de quoi?

Mr. Mazankowski: La répétition de ce qui s'est passé pour VIA, avec cette escalade des coûts tout à fait démesurée.

Mr. Pepin: Essayons d'expliquer en regardant les détails . . .

Mr. Mazankowski: J'aimerais vraiment savoir, monsieur le président, car le Vérificateur général a soulevé cette question. Le président de VIA Rail n'est pas satisfait des motifs

[Text]

on the backs of the farmers, I can tell you it is not going to wash.

Mr. Pepin: Well, if you look at some of these cost increases that VIA has had, they are related to a level of anticipated inflation that was totally unrealistic. When you anticipate 5% or 6% or 7% and you get 13% or 14%, obviously you are going to have to make an adjustment in your financing. I do not think that one should automatically take everything the Auditor General says as having biblical value.

Mr. Mazankowski: Oh, I am using the president of VIA Rail's comments as well, Mr. Chairman.

Mr. Pepin: What did he say?

Mr. Mazankowski: He said that the biggest challenge they have is cost control. He points out, and I quote:

The operating railways have the right to adjust their charges to VIA at any time, regardless of the cost forecast previously provided to VIA for budgeting purposes.

He goes on to explain the 13th and 14th bill and the retroactive charging.

The Chairman: You raised that, so would you give us your reference, please, Mr. Mazankowski?

Mr. Pepin: Well, there are at least two aspects to this. The member from Vegreville is very subtle generally, but he is not . . .

Mr. Mazankowski: Not as subtle as you, Mr. Minister.

Mr. Pepin: He is not in this particular instance. There must be a difference between cost control, which is an internal exercise, and the application of costing order 63(13). One can debate Section 63(13), but it has been studied now by a group at Treasury Board, and strangely enough some of them have changed their views. It is not a bad formula by itself. It could be the basis for development leading to fixed prices, and that is what is going to happen in fact. So I think that Mr. Mazankowski is confusing, at least in my mind, cost control and the application of Costing Order 6313, which is supervised, audited by the CTC.

• 1215

Mr. Mazankowski: All I am saying, Mr. Chairman, is that if we are going to apply the same costing procedures to the grain transportation system as we have to VIA, you will see the demise of the grain industry in western Canada as you have seen the demise of VIA Rail.

Mr. Pepin: Because of the inadequacy of Costing Order 6313.

Mr. Mazankowski: I am talking about the open-ended escalation, the cost-plus arrangements that you have with VIA Rail. If you are going to apply that to the grain transportation sector you will see the demise of the grain industry as you have seen the demise of VIA Rail of Canada.

[Translation]

invoqués. Si les agriculteurs devaient faire les frais d'une telle escalade illimitée, je puis vous dire qu'il y aurait des remous.

M. Pepin: Si vous étudiez certaines augmentations de coût de VIA, vous remarquerez qu'elles sont reliées à un niveau d'inflation prévue qui était tout à fait irréaliste. Lorsque l'on s'attend à connaître une inflation de 5, 6 ou 7 p. 100 et que l'inflation réelle atteint 13 ou 14 p. 100, il est certain que l'on doit procéder à des rajustements financiers. Je ne crois pas que l'on devrait prendre tout ce que dit le Vérificateur général pour de l'argent comptant.

M. Mazankowski: Je ne me limite pas à ces commentaires, j'étudie également ceux du président de VIA Rail.

M. Pepin: Et qu'a-t-il dit?

M. Mazankowski: Il a dit que le plus grand défi était la question du contrôle des coûts. Il dit entre autres ceci:

Les chemins de fer exploitants ont le droit de rajuster leurs frais et d'imputer ceux-ci à VIA en tout temps, sans tenir compte des prévisions qui avaient été fournies précédemment à VIA pour l'établissement de son budget.

Il parle des frais rétroactifs.

Le président: Puisque vous avez soulevé cette question, veuillez nous donner votre référence, monsieur Mazankowski?

M. Pepin: Il y a deux aspects au moins à cette question. Le député de Végréville est très subtil généralement mais il n'est pas . . .

M. Mazankowski: Pas aussi subtil que vous, monsieur le ministre.

M. Pepin: Mais il ne l'est pas en ce cas précis. Il est certain qu'il y a une différence entre le contrôle des coûts, qui se fait de façon interne et l'application de l'ordonnance 63(13) en matière de coûts. On peut ne pas être d'accord avec l'article 63(13), cependant, un groupe au Conseil du Trésor l'a étudié et, chose étrange, a changé son opinion sur la question. Ce n'est pas une mauvaise formule en soi. Cela pourrait servir de base à l'établissement de prix fixes, ce qui va en fait se produire. Je crois donc que M. Mazankowski confond, tout du moins, c'est ce que je pense, le contrôle des coûts et l'application de l'ordonnance de coût 6313 qui est supervisée et vérifiée par la Commission des transports.

M. Mazankowski: Monsieur le président, je dis simplement que si nous appliquons les mêmes procédures de coûts au système de transport des grains que celles appliquées à VIA, l'industrie céréalière de l'Ouest du Canada connaîtra le même destin que VIA Rail.

M. Pepin: À cause de l'insuffisance de l'ordonnance de coût 6313.

M. Mazankowski: Je parle de l'échelle libre, de vos ententes sur l'augmentation des coûts avec VIA Rail. Si vous appliquez cela au secteur du transport des grains, l'industrie céréalière connaîtra le même destin que VIA Rail.

[*Texte*]

The Chairman: I think if I may say so, it is a matter of disagreement over the efficacy of R-6313, on which this committee has expressed itself a number of times.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, with respect, I have not mentioned R-6313.

The Chairman: No, but the minister did.

Mr. Mazankowski: The minister has, but that is not my argument, sir. My argument is the system. What assurance, I am asking the minister, do we have that we are not going to have the same kind of situation develop with regard to the escalation in the cost of grain transportation as we have had with respect to the escalation of costs in respect of VIA Rail? I am not mentioning R-6313, I am just talking about the open-ended cost escalation which the railways will have the privilege of applying.

Mr. Pepin: My deputy minister will have a comment to make on that.

The Chairman: Mr. Kroeger.

Mr. Kroeger: I am still talking about working papers that have been developed by officials as opposed to decisions that have been taken by the government. But the basic approach is one in which there is a base cost of the railways, which is established, and then each year that would be escalated using two factors. One of them is volume increases and the other one is inflation, cost indices that are maintained by the CTC.

That is to say it would not be a question of the railway simply putting in their bills, the CTC would do a forecast before every crop year on what cost increases were going to be that year. They would then apply those two factors to the base cost. You would escalate that way through a four-year period, and in the fourth year the CTC does a top-to-bottom costing review, makes various costing adjustments. That creates the new base, and then you escalate from there for four years again, because you cannot do comprehensive costing reviews all the time, you have to work off some kind of a base and then periodically correct that base as developments take place.

The Chairman: All right, I think I am going to have to cut this discussion off now because we are running way over time. I appreciate the concern of Mr. Mazankowski, and I think it is a topic that we will probably return to. But in fairness to other members of the committee I am going to call on Mr. Forrestall now. Thank you, Mr. Mazankowski.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, can I ask the minister what is getting to be an annual question, and more frequently in other places. Where does the question of bridge pier fendering now stand?

Mr. Pepin: Well, I will not repeat all the jazz that everybody is aware of as to where the responsibilities are—those of the federal government and those of the provincial government—I will go straight to the practical. My understanding is that there has been discussion, I think, of the levels of officials between the two governments, Nova Scotia and the federal

[*Traduction*]

Le président: Si je peux me permettre, je crois qu'il s'agit du désaccord quant à l'efficacité du règlement 6313 au sujet duquel ce Comité s'est déjà exprimé à plusieurs reprises.

M. Mazankowski: Monsieur le président, sauf votre respect, je n'ai pas mentionné le règlement 6313.

Le président: Non, mais le ministre l'a mentionné.

M. Mazankowski: Le ministre, oui, mais ce n'est pas mon argument, monsieur. Mon argument, c'est le système. Ma question au ministre est la suivante: quelle assurance avons-nous de ne pas nous retrouver en matière d'augmentation du coût du transport des grains dans la même situation qu'avec VIA Rail? Je ne parle pas du règlement 6313, je parle simplement de l'échelle libre d'augmentation des coûts que les chemins de fer auront le privilège d'appliquer.

M. Pepin: Mon sous-ministre a un commentaire à faire à ce sujet.

Le président: Monsieur Kroeger.

M. Kroeger: Ce dont je parle ce sont de documents de travail mis au point par les fonctionnaires par opposition aux décisions qui ont été prises par le gouvernement. Pour l'essentiel, un coût de base pour les chemins de fer est établi, et chaque année ce coût pourra être augmenté en fonction de deux facteurs. Le premier correspond aux augmentations de volume et l'autre à l'inflation, indice de coût maintenue par la Commission des transports.

Les chemins de fer ne pourront donc pas tout simplement présenter leur facture, la Commission des transports fera des prévisions avant chaque campagne agricole pour déterminer les augmentations de coûts pour cette année. Elle appliquera alors ces deux facteurs au coût de base. Cette méthode sera appliquée systématiquement pendant quatre ans, et la quatrième année la commission procédera à un examen rétrospectif des coûts et apportera les ajustements nécessaires. Cela constituera la nouvelle base à laquelle seront ajoutées les augmentations systématiques pendant de nouveau quatre ans, car on ne peut faire d'étude exhaustive des coûts en permanence, il faut partir d'une base et apporter périodiquement des corrections en fonction des circonstances.

Le président: Je vais devoir interrompre cette discussion car le temps commence à nous manquer. Je comprends les inquiétudes de M. Mazankowski, et c'est un sujet auquel nous reviendrons probablement. Cependant, pour être juste envers les autres membres du Comité, je vais donner maintenant la parole à M. Forrestall. Merci, monsieur Mazankowski.

M. Forrestall: Monsieur le président, puis-je poser au ministre une question qui va devenir rituelle, et encore plus rituelle dans d'autres endroits. Où en est la question de protection des piliers de ponts?

M. Pepin: Je ne reviendrai pas sur la litane des responsabilités respectives du gouvernement fédéral et du gouvernement provincial, et j'irai directement au coeur de la question. Je crois comprendre qu'il y a eu des discussions entre les fonctionnaires des deux gouvernements, celui de la Nouvelle-Écosse et le fédéral. Si je comprends bien, ils sont parvenus à une sorte

[Text]

government. My understanding is that they have reached some form of informal conclusion as to what each government would pay, but I cannot give it more status than to say that, because it remains to be decided if the suggestion that was made at the intergovernmental committee will be accepted by the federal government.

So progress is being made. The federal government has accepted the principle that there should be a federal participation, notwithstanding the constitutional division of responsibilities between the two governments on a very practical basis, as my friend suggested a number of times. Now an informal percentage distribution has been reached, which has to be accepted by the federal government.

• 1220

Mr. Forrestall: Would you care to tell us what that percentage distribution might be?

Mr. Pepin: I was trying to avoid it, but if you insist I will give it to you. The suggestion was . . .

Mr. Forrestall: No.

Mr. Pepin: —50/50.

Mr. Forrestall: I wanted 100, I would have looked at it for 80/20, but if I have to sell it for 50/50 and get the work done . . . that is almost acceptable to me, I am not sure about the provinces.

Mr. Pepin: On whose side were you? Who was going to pay 100%? The federal government?

Mr. Forrestall: The record does not show that I pointed to you, so I will . . .

Mr. Pepin: For what is clearly a provincial responsibility?

Mr. Forrestall: Maybe we are angry; we are taking a very pragmatic approach.

The minister will be aware, Mr. Chairman, that I appreciate the additional effort that has been put into this matter. This is a question of some concern, and the day after a serious accident—God forbid one ever happening—those families would not be concerned about whose responsibility it, in fact, is or was, they would be concerned with why it was not done. I compliment the minister on attending to this concern.

I have two other questions. One, I suppose, could be answered briefly, perhaps both of them can be.

I want to establish clearly who is responsible for advice to mariners; I am referring, of course, to the Hibernia situation of the last three or four weeks. I want to ask very specifically whose responsibility it is to issue advice to mariners. Was advice sought? Was it offered? Was it accepted? Was it rejected? Why did we have this upset in the minds of mariners?

Mr. Pepin: About what to do with the rigs, I presume?

[Translation]

de conclusion officielle quant à la part devant être assumée par chaque gouvernement, mais je ne peux en dire plus car il reste à savoir si la suggestion faite par le comité interministériel sera acceptée par le gouvernement fédéral.

Il y a donc progrès. Le gouvernement fédéral a accepté le principe de sa participation, nonobstant la répartition constitutionnelle des responsabilités entre les deux gouvernements sur une base très pratique comme mon ami l'a suggéré à de nombreuses reprises. Ils sont parvenus à une répartition officielle du pourcentage, répartition qui doit être acceptée par le gouvernement fédéral.

M. Forrestall: Seriez-vous prêts à nous indiquer cette répartition?

M. Pepin: J'essayais de l'éviter, mais, si vous insistez, je vais vous la donner. La proposition était de . . .

M. Forrestall: Non.

M. Pepin: . . . 50/50.

M. Forrestall: Je voulais 100 p. 100, 80/20 ne m'aurait pas déplu, mais, si je dois me contenter de 50/50 et faire faire le travail . . . cela me semble presque acceptable, mais je n'en suis pas certain s'agissant des provinces.

M. Pepin: Qui devrait assumer ces frais à 100 p. 100? Le gouvernement fédéral?

M. Forrestall: Le compte rendu ne peut indiquer que je vous ai montré du doigt, donc . . .

M. Pepin: Pour ce qui est clairement une responsabilité provinciale?

M. Forrestall: Nous sommes peut-être en colère; nous adoptons une démarche très pragmatique.

Monsieur le président, le ministre sait que j'apprécie les efforts supplémentaires faits en la matière. C'est une question assez grave, et, au lendemain d'un grave accident . . . faites, mon Dieu, que cela n'arrive jamais . . . ces familles se soucieront peu du partage des responsabilités, elles se demanderont simplement pourquoi cela n'a pas été fait. Je félicite le ministre de s'en inquiéter.

J'ai deux autres questions. Je suppose que la réponse à la première pourra être brève, peut-être la réponse aux deux, d'ailleurs.

Je veux savoir avec certitude qui est responsable des conseils prodigués aux mariners; je veux parler, bien entendu, de ce qui s'est passé à Hibernia au cours des trois ou quatre dernières semaines. Qui a la responsabilité des conseils donnés aux mariners? Ces conseils ont-ils été demandés? Ont-ils été offerts? Ont-ils été acceptés? Ont-ils été rejetés? Pourquoi avoir laissé les mariners dans l'incertitude?

M. Pepin: Je suppose que vous voulez parler des plateformes de forage?

[Texte]

Mr. Forrestall: About what to do with the rigs. Why is it that the Minister of Energy can presume to tell mariners when it is and when it is not safe, or advise them when it is or when it is not safe to be on the open seas for whatever purpose?

Mr. Pepin: My understanding, and it may be over-simplified, is that the Department of Energy, Mines and Resources is responsible for rigs that are permanently settled on the ground, on the ocean ground. The Department of Transport is responsible for ships, ship navigation, it is responsible also for certain types of moveable facilities. That is the situation. Consequently, as those rigs that we talk about are permanently settled on the ground—no. That is the way it is perceived, that they are anchored, anyway. Anyway, that was the way it was perceived . . .

An hon. Member: Semisubmersible.

Mr. Pepin: —that this is a responsibility of the Minister of Energy, Mines and Resources, who is responsible for COGLA also. That is the division of labour.

Mr. Forrestall: Minister, was that the advice you got from your officials, not to be too concerned about this, that it is not a vessel, it is not a rig?

Mr. Pepin: No, it was the advice that I had over a period of time. When the *Ocean Ranger* sank—whatever—there was a discussion as to who was going to answer questions, for example, on that subject and the division of labour was established the way I have indicated.

Mr. Forrestall: With respect, I am coming back to my fundamental question: Does the Department of Transport now divest itself of the responsibility of issuing weather advice to . . .

Mr. Pepin: That I do not know.

Mr. Forrestall: —things out in the middle of the Atlantic?

The Chairman: Mr. Allan.

Mr. Allan: No. Mr. Chairman, the Department of Transport, through the Coast Guard, still issues that kind of information to ships at sea, to mariners—weather information.

Mr. Forrestall: Was ice-warning advice, in the matter of the two rigs on the Hibernia site, forwarded to COGLA?

Mr. Allan: That I cannot answer specifically.

Mr. Forrestall: Was advice sought?

Mr. Allan: I will have to provide an answer to that, Mr. Forrestall. I do not know the answer, specifically, to the question.

[Traduction]

M. Forrestall: Oui. Pourquoi le ministre de l'Énergie présume-t-il pouvoir dire aux marins s'ils sont ou non en sécurité quand ils travaillent en haute mer?

M. Pepin: Si je ne m'abuse, et je simplifie peut-être un peu trop, le ministère de l'Énergie, des Mines et des Ressources a la responsabilité des plate-formes de forage ancrées en permanence au fond de l'océan. Le ministère des Transports a la responsabilité des bateaux, de la navigation des bateaux, la responsabilité également de certains types d'installations mobiles. En conséquence, étant donné que ces plate-formes dont nous parlons sont ancrées en permanence au fond de l'océan . . . non. On considère qu'elles sont ancrées. C'est ainsi qu'on l'a considérée, de toute manière . . .

Une voix: Semi-submersible.

M. Pepin: . . . c'est la responsabilité du ministre de l'Énergie, des Mines et des Ressources qui est également responsable de l'APGTC. C'est la répartition des tâches.

M. Forrestall: Monsieur le ministre, est-ce le conseil que vous ont donné vos fonctionnaires, ne pas trop vous en inquiéter car il ne s'agit pas d'un bateau, il ne s'agit pas d'une plate-forme?

M. Pepin: Non, c'est le conseil qu'on m'a donné il y a déjà un certain temps. Lorsque l'*Ocean Ranger* a sombré, nous nous sommes demandés qui allait répondre aux questions et c'est alors que cette répartition des tâches a été établie dans les lignes que je viens de vous indiquer.

M. Forrestall: Sauf votre respect, je reviens à ma question fondamentale: le ministère des Transports se libère-t-il maintenant de sa responsabilité d'émettre des prévisions météorologiques aux . . .

M. Pepin: Cela, je ne sais.

M. Forrestall: . . . choses qui se trouvent en plein milieu de l'Atlantique?

Le président: Monsieur Allan.

M. Allan: Non. Monsieur le président, le ministère des Transports, par l'intermédiaire de la Garde côtière, continue à transmettre ce genre de renseignements aux bateaux en mer, aux marins . . . ces renseignements météorologiques.

M. Forrestall: En ce qui concerne les deux plate-formes sur le site d'Hibernia, des avis concernant la formation de glaces ont-ils été envoyés à l'APGTC?

M. Allan: Je ne peux pas vous répondre avec certitude.

M. Forrestall: Vous a-t-on contacté?

M. Allan: Il faudra que je fasse des recherches, monsieur Forrestall. Je ne peux vous répondre avec certitude.

Mr. Forrestall: While you are at it, can you find out whether or not advice was given? I am not trying to be hypothetical here; I am trying to find a definitive answer and, if you found that it was given, would you then determine

M. Forrestall: Tandis que vous y êtes, pouvez-vous essayer de savoir si un avis a été donné ou non? Je n'essaie pas de marcher sur des hypothèses, j'essaie de trouver une réponse

[Text]

whether or not it was accepted and, if it was not, why it was not?

Mr. Pepin: We will find out if, in this particular instance, the Department of Transport was just putting on paper information received from Environment Canada as to weather conditions.

Mr. Allan: Certainly weather conditions, Mr. Chairman, are provided as a normal part of the Coast Guard Service. With regard to the rigs which are operating in the Hibernia, the Department of Transport provides an inspection service on behalf of COGLA to inspect the rigs to ensure that they are safe from a stability point of view and from a ship point of view, and that advice is provided to COGLA and at this stage my assumption is that they accept that advice, although I am not absolutely certain of that.

Mr. Forrestall: I caution the minister, Mr. Chairman, not to accept this as some kind of a practice. These are matters of floating rigs out there, anchored or otherwise; in fact, they are vessels under the review of the Canada Shipping Act, the proposals under the new Maritime Code, and one authority has to be in charge and not somebody concerned about who owns or does not own oil beneath the sub-bed. I am concerned about the lives on those rigs. I am concerned about their receiving proper and timely advice, and their proper and timely response to that advice. My final question, Mr. Chairman is . . .

Mr. Pepin: You can disagree with it, but the advice I received is that which I have indicated. The role of the Coast Guard with respect to types of rigs—the *Ocean Ranger* type—is auxiliary to the role of the Department of Energy Mines and Resources. That is the bible.

Mr. Forrestall: Minister, there is hanky panky going on with respect to the lives of seamen. Those are seamen, and seamen come under your jurisdiction.

Mr. Pepin: No, no. It is clearly established; there is no vacuum.

Mr. Forrestall: No COGLA in the world will ever convince me otherwise. They are seamen. They are seamen and they will always be seamen, and you can treat them however you want to, but you have created a very very bad impression in the minds of seamen on the east coast of Canada. I will not get into search and rescue, and I will not get into . . .

Mr. Pepin: Are you sure of that?

Mr. Forrestall: Yes, Mr. Minister, I am quite sure of it. Now I want to ask one further question, and it has to do with whether or not the minister has responded to the Auditor General's concerns about the auditing practice with respect to Canadian National Marine. If he has done so, could he indicate to us what direction he may have issued to that corporation?

Mr. Pepin: With respect to what, in particular?

[Translation]

définitive. Si vous apprenez qu'un avis fut donné pourriez-vous alors déterminer s'il fut reçu et sinon pourquoi?

M. Pepin: Nous essaierons de savoir si dans ce cas-ci le Ministère des transports ne faisait simplement que mettre par écrit les renseignements reçus d'Environnement Canada sur les conditions du temps.

M. Allan: Monsieur le président, les conditions du temps sont certainement fournies dans le cadre des services normaux de la Garde côtière. Quant aux plates-formes qui sont exploitées dans la région d'Hibernia, le Ministère fournit un service d'inspection des plates-formes au nom de l'APGTC afin de s'assurer de leur sécurité du point de vue stabilité et du point de vue navire, et cet avis est donné à l'APGTC. Présentement, je présume qu'il accepte cet avis, sans en être absolument sûr.

M. Forrestall: Monsieur le président, je mets le ministre en garde de ne pas accepter cela comme un genre de pratique. Il y a la question des plates-formes flottantes, ancrées au large ou retenues autrement; en fait, elles sont considérées des navires selon la Loi révisée sur la marine marchande du Canada, selon les propositions en vertu du nouveau Code maritime. Il faut une autorité responsable et non quelqu'un qui se préoccupe de savoir qui est propriétaire du pétrole sous-marin. Ce qui me préoccupe ce sont les gens qui sont sur ces plates-formes. Je tiens à ce qu'ils soient bien avisés et au moment opportun, et qu'ils puissent bien répondre à cet avis et à temps. Monsieur le président, ma dernière question est: . . .

M. Pepin: Vous pouvez ne pas être d'accord, mais l'avis que j'ai reçu c'est ce que je vous ai dit. Le rôle de la Garde côtière relativement au type de plate-forme . . . une plate-forme du genre «Ocean Ranger» . . . est un rôle auxiliaire à celui du ministère de l'énergie, des mines et ressources. Cela c'est la Bible.

M. Forrestall: Monsieur le ministre, on joue avec la vie des marins. Ces personnes sont des marins et les marins relèvent de votre juridiction.

M. Pepin: Non, non. La définition est claire et il n'y a pas de vide.

M. Forrestall: Il n'y a pas une APGTC dans le monde qui me convaincra jamais du contraire. Ce sont des marins. Ce sont des marins et ce seront toujours des marins, et vous pouvez les traiter de la façon que vous voulez, mais vous avez créé une très mauvaise impression chez les marins de la Côte est du Canada. Je n'aborderai pas la question de la recherche et du sauvetage et je n'aborderai pas non plus . . .

M. Pepin: En êtes-vous sûr?

M. Forrestall: Oui, monsieur le ministre, j'en suis tout à fait sûr. Je voudrais savoir si le ministre a donné suite aux inquiétudes du Vérificateur général quant aux pratiques de vérification touchant CN Marine. Le cas échéant, peut-il nous dire quelles directives il a données à cette société?

M. Pepin: Sur cette question en particulier?

[*Texte*]

Mr. Forrestall: Regarding the concerns of the Auditor General with respect to the \$25 million. He had made some very serious charges about proper accounting procedures. Do not look for the technical accuracy of my question; if you are not aware of it, I will be even more amazed than I am about your declaring that a floating vessel on Hibernia is something other than a ship.

Mr. Pepin: To speak again frankly, the Auditor General has requested of me that I should make sure that he has some documents that he wants to see in order to exercise his responsibilities for the accounts of Canada. I have acted re: CN to make sure that this will take place and, as of today, it will take place.

Mr. Forrestall: I cannot budge that any further, Mr. Minister. That is expert.

Mr. Pepin: Why? Because . . .

Mr. Forrestall: Mr. Dye was very concerned and Mr. Horner, the distinguished chairman of CN . . .

Mr. Pepin: Yes.

Mr. Forrestall: —had said, no, I am not going to let you look at it, and . . .

Mr. Pepin: I always assume that you know when you ask a question.

Mr. Forrestall: —what the answer is.

Mr. Pepin: So the answer is the one I have given you.

Mr. Forrestall: Has Mr. Horner accepted your direction and advice?

Mr. Mazankowski: Is he co-operating?

Mr. Pepin: Yes, he is.

Mr. Mazankowski: Oh, he is.

The Chairman: I understood the minister to say that document would be presented today to the Auditor General. Is that correct?

Mr. Pepin: I do not know when it will be presented but I have made the necessary moves that the Auditor General was looking forward to. Okay?

The Chairman: Okay.

• 1230

Mr. Pepin: Something else that has to be added is that it has been agreed that an operational unit of audit of CN Marine by an independent auditor would take place.

Mr. Forrestall: Thank you, Mr. Minister.

Mr. Pepin: You will remember that the financial audit was made by DSS services a couple of years ago.

The Chairman: I wonder if I might put one supplementary question with regard to the offshore rigs? I have some rather serious concerns about that, too. I question in my own mind whether Energy, Mines and Resources has the expertise on the sea, to decide when it is safe for a rig to be there and when it is

[*Traduction*]

M. Forrestall: Sur les inquiétudes du Vérificateur général au sujet des \$25 millions. Il a porté des accusations très sérieuses visant des procédures comptables. N'essayez pas de déterminer si ma question est bien posée, si vous n'êtes pas au courant de la chose, je serais encore plus étonné que lorsque vous me déclarez qu'un navire flottant sur les champs d'Hibernia est autre chose qu'un navire.

M. Pepin: Bon, pour m'exprimer franchement encore une fois, le Vérificateur général m'a demandé de voir à ce qu'il obtienne certains documents qu'il désire afin de pouvoir exercer ses responsabilités relativement aux comptes du Canada. J'ai fait en sorte que le CN voie à ce que cela se fasse et, à partir de maintenant, cela va se faire.

M. Forrestall: Je ne peux pas aller plus loin, monsieur le ministre. C'est vraiment très habile.

M. Pepin: Pourquoi? Parce que . . .

M. Forrestall: M. Dye était très préoccupé et M. Horner, le distingué président du CN . . .

M. Pepin: Oui.

M. Forrestall: . . . avait dit non, je ne vous permettrai pas de consulter ce document, et . . .

M. Pepin: Lorsque vous posez une question, je présume toujours que vous êtes au courant.

M. Forrestall: . . . de la réponse.

M. Pepin: La réponse est celle que je vous ai faite.

M. Forrestall: M. Horner a-t-il accepté vos conseils?

M. Mazankowski: Est-ce qu'il coopère?

M. Pepin: Oui, il coopère.

M. Mazankowski: Oh, il le fait.

Le président: J'ai cru comprendre que le ministre a dit que le document serait présenté au Vérificateur général aujourd'hui. N'est-ce pas?

M. Pepin: J'ignore quand il sera présenté, mais j'ai pris les mesures nécessaires que réclamait le Vérificateur général. C'est correct?

Le président: Très bien.

M. Pepin: Il y a une autre chose qu'il faut ajouter, c'est qu'il a été convenu qu'un vérificateur indépendant effectuerait une vérification de l'unité d'exploitation de CN Marine.

M. Forrestall: Merci, monsieur le ministre.

M. Pepin: Vous vous rappellerez que la vérification financière fut effectuée il y a quelques années par les services d'Approvisionnement et Services.

Le président: Puis-je poser une question supplémentaire sur les plates-formes en haute mer? J'ai aussi quelques graves inquiétudes à ce sujet. Je me demande si Énergie, Mines et Ressources possède la compétence marine nécessaire pour déterminer s'il y a du danger pour une plate-forme de forage

[Text]

not, and why there should be any duplication in jurisdiction there, if I am assessing the situation correctly. It would seem to me that Transport is obviously the department that would have that expertise and should retain the jurisdiction.

Mr. Pepin: Well, the jurisdiction does not necessarily go with the expertise. A decision has been made, as per what I have indicated, that the Department of Energy, Mines and Resources, because of its COGLA involvement, would be responsible for that type of rig. Then, as Mr. Allan very properly said, the services of the coastguard and any other intellectual capacity the department has, is available to Energy, Mines and Resources to fulfil its responsibilities. If you want to add something, go ahead.

The Chairman: Mr. Allan.

Mr. Allan: Mr. Chairman, I would just like to try to clarify the situation. With regard to Canadian flag rigs, there is no doubt that the coastguard is the authority for certification of those rigs, for certification of cruise, and so on, and the same is true for rigs that operate in Canadian territorial waters. However, under the legislation that now exists with respect to rigs that operate outside territorial waters, they come under the jurisdiction of COGLA and, in that regard, we have an arrangement with COGLA whereby the coastguard provides inspection services and technical advice to COGLA, which has the final decision about how that advice is used. We offer it in the best professional sense and we understand it is used in that regard as well. But those are the basic divisions of jurisdiction between the two groups.

Mr. Pepin: It is a matter of . . . I am sorry . . .

The Chairman: Yes. Go ahead, Mr. Minister.

Mr. Pepin: It is a matter of where they operate. Outside territorial waters? Or is it where they are registered?

Mr. Allan: Canadian flag rigs are the jurisdiction of coastguards and any rig operating within Canadian territorial waters is the coastguards . . .

Mr. Forrestall: You are playing games.

The Chairman: Just a minute, now. Let Mr. Allan finish.

An hon. Member: We are playing by a new set of rules.

Mr. Allan: I guess those are the rules we are working within. I guess I am sympathetic to the position being taken by the members of the committee. But essentially the jurisdiction, as I understand it, Canadian flag rigs, coastguard, rigs that operate in Canadian territorial waters, the coastguard rigs that operate outside of territorial waters, are the responsibility of COGLA, and the coastguard provides professional inspection services to that organization.

[Translation]

ou non, et pourquoi devrait-il y avoir une duplication des juridictions dans ce cas-là, si j'ai bien compris la situation. Il me semble évident que le ministère des Transports a cette compétence et devrait conserver cette juridiction.

M. Pepin: Bien, la juridiction ne suit pas nécessairement la compétence. Comme je l'ai dit, une décision fut prise voulant que le ministère de l'Énergie, Mines et Ressources soit responsable de ce genre de plate-forme étant donné ses liens avec l'APGTC. Ensuite, comme l'a si bien dit M. Allan, les services de la garde côtière et toute autre capacité intellectuelle que possède le ministère est à la disposition de l'Énergie, Mines et Ressources pour l'aider à assumer ses responsabilités. Si vous voulez ajouter quelque chose, allez-y.

Le président: Monsieur Allan.

M. Allan: Monsieur le président, je voudrais simplement essayer de préciser la situation. En ce qui touche les plates-formes battant pavillon canadien, il va sans dire que c'est la garde côtière qui est l'autorité compétente pour leur certification, pour la certification de navigabilité, et ainsi de suite, et la même chose s'applique également aux plates-formes qui sont exploitées dans les eaux territoriales canadiennes. Toutefois, en vertu des lois existantes, pour ce qui est des plates-formes exploitées à l'extérieur des eaux territoriales, elles relèvent de la compétence de l'APGTC et à ce sujet nous avons une entente avec l'administration en vertu de laquelle la garde côtière fournit les services d'inspection et des avis techniques à l'APGTC, laquelle rend la décision finale sur la suite à donner à ces avis. Nous leur fournissons ces avis de la façon la plus professionnelle et nous croyons savoir qu'ils sont utilisés de la même façon. Toutefois, ce sont là les divisions fondamentales des juridictions entre les deux groupes.

M. Pepin: Si c'est une question de . . . Je m'excuse . . .

Le président: Oui. Allez-y, monsieur le ministre.

M. Pepin: La question est de savoir où elles poursuivent leur activité. Est-ce à l'extérieur des eaux territoriales? Ou est-ce à l'endroit où elles ont été enregistrées?

M. Allan: Les plates-formes battant pavillon canadien relèvent de la compétence de la garde côtière ainsi que toute plate-forme poursuivant ses activités dans les eaux territoriales canadiennes.

M. Forrestall: C'est un jeu.

Le président: Un instant. Laissez M. Allan terminer.

Une voix: Maintenant, nous jouons selon un nouveau règlement.

M. Allan: Je suppose que ce sont les règles que nous suivons. Nous comprenons la position prise par les membres du Comité. Mais essentiellement la juridiction est la suivante, si j'ai bien compris, les plates-formes battant pavillon canadien et les plates-formes qui opèrent dans les eaux canadiennes relèvent de la garde côtière. Quant aux plates-formes qui sont exploitées à l'extérieur des eaux territoriales, c'est l'APGTC qui en est responsable et la garde côtière fournit à cette administration des services d'inspection professionnelle.

[Texte]

The Chairman: And for clarification in the record, will you define COGLA?

Mr. Allan: The Canadian Oil, Gas and Lands Act.

The Chairman: Thank you.

Mr. Pepin: Does it not have to be a foreign rig also?

Mr. Allan: Yes.

Mr. Pepin: To be under COGLA?

Mr. Allan: Yes.

Mr. Pepin: So, there are two criteria. Outside territorial waters and foreign flags.

Mr. Forrestall: Are there no amendments in the Customs Act that will change that? If it does change it, will it bring it under Transport control?

The Chairman: The answer is no, I believe.

Okay. I would like to thank the witnesses very much for their extended period of time here this morning. I also want to thank members of the committee for their co-operation. This concludes the questioning for today. The meeting is adjourned until 3.30 p.m. on Thursday, when we will meet in honour of St. Patrick.

Meeting adjourned.

[Traduction]

Le président: Et afin que ce soit clair au compte rendu, pouvez-vous nous dire ce qu'est l'APGTC?

M. Allan: La loi sur l'administration du pétrole et du gaz des terres du Canada.

Le président: Merci.

M. Pepin: Est-ce qu'il faut également que ce soit une plate-forme étrangère?

M. Allan: En effet.

M. Pepin: Pour qu'elle relève de l'APGTC?

M. Allan: En effet.

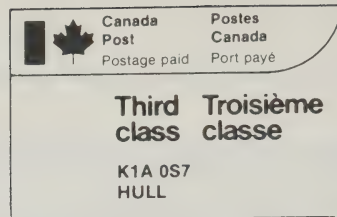
M. Pepin: Il y a donc deux critères. Il faut que ce soit à l'extérieur des eaux territoriales et le pavillon étranger.

M. Forrestall: N'y a-t-il pas d'amendement à la loi sur les douanes qui modifiera cela? Le cas échéant, est-ce que ces plates-formes reviendraient sous la juridiction du ministère des Transports?

Le président: Je pense que la réponse est non.

Très bien, je veux remercier les témoins pour avoir été avec nous aussi longtemps ce matin. Je veux aussi remercier les membres du Comité de leur coopération. Et cela termine la période des questions pour aujourd'hui. La séance est levée jusqu'à 15h30 jeudi alors que nous nous réunirons en l'honneur de St. Patrick.

La séance est levée.



*If undelivered, return COVER ONLY to
Canadian Government Printing Office,
Supply and Services Canada,
45 Sacré-Coeur Boulevard,
Hull, Quebec, Canada, K1A 0S7*

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Imprimerie du gouvernement canadien
Approvisionnement et Services Canada,
45, boulevard Sacré-Coeur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7*

WITNESSES—TÉMOINS

From the Department of Transport:

Mr. Arthur Kroeger, Deputy Minister.
Mr. Nick Mulder, Administrator, Canadian Surface
Transportation Administration.
Mr. Gordon Sinclair, Administrator, Canadian Air Trans-
portation Administration.
Mr. Alastair Allan, Administrator, Canadian Marine
Transportation Administration.

Du ministère des Transports:

M. Arthur Kroeger, sous-ministre.
M. Nick Mulder, administrateur, Administration cana-
dienne du transport de surface.
M. Gordon Sinclair, administrateur, Administration
canadienne du transport aérien.
M. Alastair Allan, administrateur, Administration cana-
dienne du transport maritime.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 89

Thursday, March 17, 1983

Chairman: Maurice A. Dionne

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 89

Le jeudi 17 mars 1983

Président: Maurice A. Dionne

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on*

Transport

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des*

Transports

RESPECTING:

Main Estimates 1983-84; Votes 1 and 5—Departmental
Administration Program under TRANSPORT

CONCERNANT:

Budget principal 1983-1984; crédits 1 et 5—Programme
de l'administration centrale sous la rubrique
TRANSPORTS

APPEARING:

The Honourable Jean-Luc Pepin, Minister of Transport

COMPARAÎT:

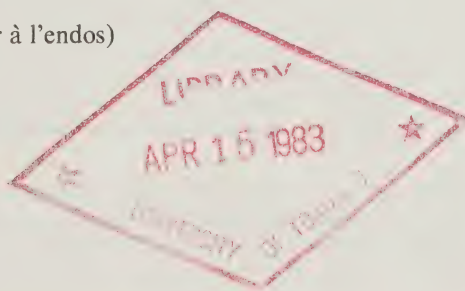
L'honorable Jean-Luc Pepin, ministre des Transports

WITNESS:

(See back cover)

TÉMOIN:

(Voir à l'endos)



First Session of the

Thirty-second Parliament, 1980-81-82-83

Première session de la

trente-deuxième législature, 1980-1981-1982-1983

STANDING COMMITTEE ON
TRANSPORT

Chairman: Maurice A. Dionne
Vice-Chairman: Robert Bockstael

MEMBERS/MEMBRES

Les Benjamin
John Campbell (*LaSalle*)
Pierre Deniger
Jesse P. Flis
Michael Forrestall
Hon. Don Mazankowski
J. Patrick Nowlan
Charles Turner

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Maurice A. Dionne
Vice-président: Robert Bockstael

ALTERNATES/SUBSTITUTS

Chuck Cook
Léopold Corriveau
Jack Ellis
Pierre Gimaïel
Maurice Harquail
Gérald Laniel
Bill McKnight
Paul McRae
Sid Parker
Keith Penner

(Quorum 6)

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, MARCH 17, 1983
(132)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 3:36 o'clock p.m. this day, the Chairman, Mr. Dionne (*Northumberland—Miramichi*), presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Benjamin, Bockstael, Campbell (*LaSalle*), Deniger, Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Flis, Forrestall, Mazankowski, Nowlan and Turner.

Alternates present: Messrs. Laniel, McKnight and Parker.

Other Members present: Mr. Baker (*Gander—Twillingate*) and Mrs. Côté.

Appearing: The Honourable Jean-Luc Pepin, Minister of Transport.

Witness: From the Department of Transport: Mr. Gordon Sinclair, Administrator, Canadian Air Transportation Administration.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference, dated February 23, 1983, relating to the Main Estimates for the fiscal year ending March 31, 1984 (*See Minutes of Proceedings, Tuesday, March 15, 1983, Issue No. 88*).

By unanimous consent, the Committee resumed consideration of Votes 1 and 5—Departmental Administration Program under TRANSPORT.

On motion of Mr. Forrestall, it was agreed,—That the members of the Committee be given 48 hours notice of a Committee meeting with the exception of (a) those meetings called by unanimous consent after consultation with the principal spokesmen of the different parties; and (b) those meetings scheduled through a Sub-committee report which has been adopted by the Main Committee.

On motion of Mr. Flis, seconded by Mr. Forrestall, it was agreed,—That during the proceedings of the Committee, at the discretion of the Chairman, each member and alternate be allotted at least ten (10) minutes for the questioning of the witnesses.

It was agreed,—That the answers provided by Mr. Franche, President and Chief Executive Officer, VIA Rail Canada Inc., to a list of questions submitted by Mr. Forrestall and questions raised by the other members of the Committee, at the meeting of November 23, 1982, relating to Supplementary Estimates (B) 1982-83, be printed as an appendix to this day's Minutes of Proceedings and Evidence. (*See Appendix "TRPT-35"*).

The Minister and the witness answered questions on Votes 1 and 5—Departmental Administration Program under TRANSPORT.

It was agreed,—That the letter of the Honourable Eugene Whelan, Minister of Agriculture, to all major farm organizations in Quebec, contained in the News Release of February 1st, 1983, be printed as an appendix to this day's Minutes of Proceedings and Evidence. (*See Appendix "TRPT-36"*).

PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 17 MARS 1983
(132)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 15h36 sous la présidence de M. Dionne (*Northumberland—Miramichi*) (président).

Membres du Comité présents: MM. Benjamin, Bockstael, Campbell (*LaSalle*), Deniger, Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Flis, Forrestall, Mazankowski, Nowlan et Turner.

Substituts présents: MM. Laniel, McKnight et Parker.

Autres députés présents: M. Baker (*Gander—Twillingate*) et M^{me} Côté.

Comparait: L'honorable Jean-Luc Pepin, ministre des Transports.

Témoin: Du ministère des Transports: M. Gordon Sinclair, administrateur, Administration canadienne du transport aérien.

Le Comité reprend l'étude de son ordre de renvoi du 23 février 1983 portant sur le budget principal pour l'année financière se terminant le 31 mars 1984 (*Voir procès-verbal du mardi 15 mars 1983, fascicule n° 88*).

Du consentement unanime, le Comité reprend l'étude des crédits 1 et 5—Programme de l'administration centrale sous la rubrique TRANSPORTS.

Sur motion de M. Forrestall, il est convenu,—Qu'un préavis de 48 heures soit envoyé aux membres du Comité pour toutes séances autres que a) les séances convoquées du consentement unanime après consultation avec le représentant principal des différents partis; et b) les séances prévues selon un rapport du sous-comité dûment adopté par le Comité principal.

Sur motion de M. Flis, appuyée par M. Forrestall, il est convenu,—Qu'au cours des délibérations du Comité, et à la discrétion du président, chaque membre et substitut obtienne une période de dix (10) minutes au moins pour l'interrogation des témoins.

Il est convenu,—Que les réponses données par M. Franche, président et directeur exécutif de Via Rail Canada Inc., à une série de questions soumises par M. Forrestall et aux questions soulevées par les autres membres du Comité à la séance du 23 novembre 1982, portant sur le Budget supplémentaire (B) 1982-1983, soient jointes au procès-verbal et délibérations de ce jour (*Voir appendice "TRPT-35"*).

Le ministre et les témoins répondent aux questions sur les crédits 1 et 5—Programme de l'administration centrale sous la rubrique TRANSPORTS.

Il est convenu,—Que les lettres de l'honorable Eugene Whelan, ministre de l'Agriculture, à toutes les organisations agricoles importantes du Québec, contenues dans le communiqué du 1^{er} février 1983, soient jointes au procès-verbal et délibérations de ce jour. (*Voir appendice "TRPT-36"*).

At 5:37 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

A 17h37, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

EVIDENCE

*(Recorded by Electronic Apparatus)**[Texte]*

Thursday, March 17, 1983

• 1536

The Chairman: Pursuant to a decision of this committee we can hear evidence as long as the government and the Official Opposition parties are represented. They are.

It was unanimously agreed at our last meeting that we shall resume consideration of Votes 1 and 5, Departmental Administration Program under Transport.

TRANSPORT

A—Department—Departmental Administration Program

Vote 1—Departmental Administration—Operating expenditures.....\$102,552,000

Vote 5—Departmental Administration—Capital expenditures.....\$18,003,000

The Chairman: For the information of members of the committee, you will find these votes listed in your blue book on pages 29-6 and 29-17.

If we could have a little order, please.

We welcome back to the committee, as our witnesses today, the Minister of Transport, the Honourable Jean-Luc Pepin, as well as the Deputy Minister of Transport, Mr. Arthur Kroeger; the Administrator, Air, Mr. Sinclair; the Administrator, Marine, Mr. Allan. And I understand hiding behind the curtain is the Administrator, Surface, Mr. Mulder.

Welcome, gentlemen.

Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, just as a matter of clarification, are you continuing with the list you had at the last meeting?

The Chairman: We exhausted the list we had last meeting.

Mr. Mazankowski: We did. Okay.

The Chairman: Since we have a quorum, before we start the questioning I want to do a couple of housekeeping items. At the steering committee meeting, the steering committee agreed that members of the committee be given 48 hours' notice of a committee meeting with the exception of those meetings called by unanimous consent, after consultation with the principal spokesman of the different parties, and those meetings scheduled through a subcommittee report which has been adopted by the main committee.

If that is agreeable to the committee, I would ask somebody to move that as a motion.

Mr. Forrestall: I so move.

The Chairman: Thank you, Mr. Forrestall.

TÉMOIGNAGES

*(Enregistrement électronique)**[Traduction]*

Le jeudi 17 mars 1983

Le président: Suite à une décision de notre Comité, nous pouvons entendre les témoignages, à la condition que soient présents des représentants du parti gouvernemental et de l'opposition officielle. C'est le cas.

Il a été convenu à l'unanimité, lors de notre dernière réunion, que nous reprendrions l'étude des crédits 1^{er} et 5, Programme de l'administration centrale au ministère des Transports.

TRANSPORTS

A—Ministère—Programme de l'administration centrale

Crédit 1—Administration centrale—Dépenses de fonctionnement.....\$102,552,000

Crédit 5—Administration centrale—Dépenses en capital.....\$18,003,000

Le président: Pour votre gouverne, vous trouverez ces crédits dans le livre bleu, aux pages 29-7 à 29-18.

Un peu de décorum, s'il vous plaît.

Nous resouhaitons la bienvenue à nos témoins d'aujourd'hui, le ministre des Transports, l'honorable Jean-Luc Pepin, ainsi qu'au sous-ministre des Transports, M. Arthur Kroeger; à l'administrateur, Transports aériens, M. Sinclair; à l'administrateur, Transports maritimes, M. Allan. Et on me dit que, caché derrière le rideau, se trouve l'administrateur, Transports de surface, M. Mulder.

Bienvenue, messieurs.

Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Monsieur le président, à titre de précision, est-ce que vous reprenez la liste que nous avons à la dernière réunion?

Le président: Nous avons épuisé la liste de la dernière réunion.

M. Mazankowski: Ah oui. Très bien.

Le président: Puisque nous avons le quorum, avant de passer aux questions, j'aimerais régler quelques affaires de régie interne. À la réunion du comité directeur, il a été convenu que les membres du Comité recevraient un avis de 48 heures de la tenue d'une séance de comité, sauf dans le cas des séances convoquées par consentement unanime, après consultation des principaux porte-parole des divers partis, et des séances prévues à la suite d'un rapport du sous-comité adopté par le Comité plénier.

Si vous en convenez, je demanderais que quelqu'un le propose sous forme de motion.

M. Forrestall: Je le propose.

Le président: Merci, monsieur Forrestall.

[Text]

Motion agreed to.

The Chairman: Also arising out of the steering committee meeting was a proposal that I will read in the form of a motion, that during the proceedings of the committee, at the discretion of the chairman, each member and alternate be allotted at least 10 minutes for the questioning of witnesses.

Is there a mover?

Mr. Flis: I so move that during the proceedings of the committee, at the discretion of the chairman, each member and alternate be allotted at least 10 minutes for the questioning of witnesses.

Motion agreed to.

The Chairman: Also, there is a third motion to be dealt with. By way of explanation, at a meeting of November 23, there was an understanding that when the answers were provided by Mr. Franche to questions that had been put to him at that meeting, to which he did not have answers immediately, both the questions and answers should be printed as an appendix to the committee proceedings. Those answers have now been provided and I would ask for a motion that they be printed as an appendix to this day's *Minutes of Proceedings and Evidence*.

Is that agreed?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Thank you.

We will start today's proceedings with Mr. Mazankowski, followed by Mr. Deniger, then Mr. Benjamin.

• 1540

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, Mr. Minister, at our last meeting I placed on the record the position of Saskatchewan and Alberta vis-à-vis their response to your transportation initiatives. My understanding is that the legislature of Manitoba endorsed a resolution, substantially the same as the Saskatchewan resolution, which essentially puts the three provinces most affected by your initiative in the same camp. Alberta says it endorses the proposal in a qualified way, and then outlines five objections to it. Saskatchewan and Manitoba have essentially eight objections to the proposal. Perhaps if you consider the issue of reducing the energy tax, which is really in another area, it might be even less than that. Given the fact that you have that united approach, I am wondering, sir, if you have had an opportunity to examine in some detail the points that are made, whether any of those points can be accommodated by you in the bill. If so, which ones?

Perhaps I could zoom in on one particularly, it deals with their point number three, where they wish to have some assurance that the farmer's cost of shipping grain be related to the price of grain, to keep him competitive in the international marketplace.

[Translation]

La motion est adoptée.

Le président: À la suite également de la réunion du comité directeur, une proposition a vu naissance que je vais vous lire sous forme de motion voulant qu'au cours des délibérations du Comité, chaque membre et chaque substitut aient droit, à la discrétion du président, à au moins dix minutes pour interroger les témoins.

Quelqu'un le propose-t-il?

M. Flis: Je propose en effet qu'au cours des délibérations du Comité, à la discrétion du président, chaque membre et chaque substitut aient droit à dix minutes au moins pour interroger les témoins.

La motion est adoptée.

Le président: Il y a également une troisième motion. À titre d'explication, à la réunion du 23 novembre, il avait été entendu que lorsque M. Franche ferait parvenir ses réponses aux questions qu'on lui avait posées à la réunion et auxquelles il n'avait pas réponse immédiate, les questions et les réponses seraient imprimées en annexe aux délibérations du Comité. Nous avons maintenant reçu ces réponses, et je demande qu'une motion soit proposée visant à les annexer aux délibérations d'aujourd'hui.

Est-ce entendu?

Des voix: D'accord.

Le président: Merci.

Nous allons commencer la séance d'aujourd'hui par M. Mazankowski, suivi de M. Deniger, et ensuite de M. Benjamin.

M. Mazankowski: Monsieur le président, monsieur le ministre, lors de notre dernière réunion, j'ai fait état de la position de la Saskatchewan et de l'Alberta en ce qui a trait à vos initiatives dans le domaine des transports. Je crois que l'Assemblée législative du Manitoba a appuyé une résolution qui est essentiellement la même que celle adoptée par la Saskatchewan, ce qui signifie que les trois provinces les plus touchées par vos mesures ont à peu près la même position. L'Alberta approuve la proposition, avec certaines réserves, et formule cinq objections. La Saskatchewan et le Manitoba ont pour leur part formulé huit objections à la proposition. Le nombre de ces objections pourrait même être réduit si vous envisagiez de réduire la taxe sur l'énergie. Puisque les provinces ont adopté cette attitude commune, je me demandais, monsieur, si vous avez eu l'occasion d'examiner en détail les points soulevés, si vous pouvez tenir compte de certains de ces points dans le projet de loi, et si oui, lesquels?

J'aimerais en souligner un particulièrement, le troisième; les provinces aimeraient que vous leur garantissiez, dans une certaine mesure, que les coûts d'expédition des céréales seront reliés au prix des céréales, pour que la position concurrentielle des agriculteurs demeure bonne sur les marchés internationaux.

[Texte]

The Chairman: Mr. Minister.

The Hon. Jean-Luc Pepin (Minister of Transport): First of all, I do not agree with the postulate, that makes it a bit difficult to agree with the conclusion.

Mr. Mazankowski: I am sorry, I did not hear you.

Mr. Pepin: I do not agree with the postulate. The postulate being that there is a common view of the three provinces of the west. For one, I read the position of Alberta quite differently from my honourable friend. The statement that I have read says that the Government of Alberta agrees with the project that has been now pretty well known by everybody concerned. They made some remarks with respect to points on which they would have preferred a different presentation. For example, it is well known that the Government of Alberta—I am not talking about Alberta, I am talking about the Government of Alberta... would have liked us to present a program that would have integrated the full Gilson recommendation on method of payments, going up immediately to the 81 and 19 that Gilson has recommended.

We know that the Government of Alberta would have preferred not to have a limitation on volume, the limitation of 31.1 million tonnes—we know that. But my reading, and I think this is the right reading, is that the Government of Alberta agrees with the project, though they do not agree with every item of it.

On the nine points of the resolution unanimously approved by the Legislature of Saskatchewan, I had the occasion to speak to the Minister of Agriculture of Saskatchewan and there seemed to be no doubt, and I quoted him the other day—my old friendly member—I just happened to have that clipping. I did not get the impression that the Government of Saskatchewan was systematically, dramatically, fully, wholeheartedly, for all times in disagreement with that.

I thought my reading of the statement made by Mr. Berntson was that they disagreed with a number of things. But the implication of the quotation that I read the other day was that bargaining was something they had in mind.

It is interesting also to observe that, in the nine points, one does not find some of the items that are often disapproved of by the others. For example, there is no reference to variable rates. For example, there is no reference to methods of payment. So my impression of all that, in this moment in time, people, governments, Alberta and Saskatchewan, are expressing their disagreements—at least with respect to Saskatchewan... the opposite with respect to Alberta, fortunately. But I have the impression that they are very much in the negotiating mood, some of them. Now can I today indicate which items I think that...

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, with due respect, I basically zeroed in on the one point, Mr. Minister, and I asked you specifically whether you consider or whether there is any way that you can accommodate the one issue which has to do with their request for the farmer's cost of shipping grain being

[Traduction]

Le président: Monsieur le ministre.

L'honorable Jean-Luc Pepin (ministre des Transports): Je dois dire, tout d'abord, que je ne suis pas d'accord avec votre prémisses, et qu'il est donc difficile pour moi de souscrire à votre conclusion.

M. Mazankowski: Excusez-moi, je ne vous ai pas entendu.

M. Pepin: Je ne suis pas d'accord avec votre prémisse. Votre prémisse, c'est que ces trois provinces de l'Ouest ont une attitude commune. Par exemple, je perçois la position de l'Alberta très différemment. La déclaration que j'ai lue dit que le gouvernement de l'Alberta appuie le projet, qui est maintenant assez bien connu de tous les intéressés. Le gouvernement de l'Alberta aurait aimé que certains points soient présentés d'une autre façon. Par exemple, il est bien connu que le gouvernement de l'Alberta—je ne veux pas dire l'Alberta, mais bien son gouvernement—ce gouvernement, donc, aurait aimé que notre programme intègre toutes les recommandations du rapport Gilson sur la méthode de paiement, et qu'on passe immédiatement à 81 et 19, comme Gilson l'a recommandé.

Nous savons que ce même gouvernement aurait préféré qu'il n'y ait pas de limite de volume, cette limite de 31.1 millions de tonnes—nous sommes au courant. Mais mon interprétation, et je crois qu'elle est juste, c'est que le gouvernement de l'Alberta appuie le projet, bien qu'il ne soit pas d'accord avec tous les points qui y sont contenus.

En ce qui a trait aux neuf éléments adoptés à l'unanimité par l'Assemblée législative de la Saskatchewan, j'ai eu l'occasion d'en discuter avec le ministre de l'Agriculture de la Saskatchewan, et il ne semblait pas y avoir d'équivoque. Je l'ai d'ailleurs cité l'autre jour—mon vieil ami—j'ai justement cette coupure de presse. Je n'ai pas du tout eu l'impression que le gouvernement de la Saskatchewan était systématiquement, entièrement, et à tout jamais contre cette mesure.

Si j'ai bien compris la déclaration de M. Berntson, le gouvernement de la Saskatchewan s'oppose à un certain nombre de points. Mais ce qui se dégage de la citation que j'ai lue l'autre jour, c'est qu'ils sont prêts à envisager la discussion.

Il est aussi intéressant de noter qu'on ne retrouve pas, sur leur liste de neuf points, les éléments auxquels s'opposent souvent les autres provinces. À titre d'exemple, aucune mention n'est faite des taux variables ni des méthodes de paiement. J'ai donc l'impression qu'à l'heure actuelle, tous font état de leurs objections—les gens, les gouvernements, l'Alberta et la Saskatchewan—c'est du moins vrai pour la Saskatchewan—le contraire est vrai pour l'Alberta, heureusement. J'ai quand même l'impression que certains gouvernements sont tout à fait disposés à négocier. Je pourrais maintenant vous dire sur quels points nous pourrions...

M. Mazankowski: Monsieur le président, excusez-moi, mais j'ai posé une question bien précise au ministre. Je voulais savoir, notamment, si vous pouvez tenir compte de la requête des provinces qui porte sur les coûts d'expédition des céréales des agriculteurs; on aimerait que ces coûts d'expédition soient

[Text]

related to the price of grain to keep him competitive in the international marketplace. That is the specific question, Mr. Chairman, and I would like an answer. I know the minister likes to wander. When he is having his own press conferences he can do that because there is not a time limit. We have a limited time and I would like to try to help the minister in crystallizing the issue.

An hon. Member: Hear, hear!

The Chairman: I would like, before the minister answers, just to remind members that I am planning to go on a 10-minute round today. Members and witnesses can judge themselves accordingly. Mr. Minister.

Mr. Pepin: I just answered that if somebody is going to put a postulate that I cannot agree with in the question, and I thought that the postulate was wrong, and I took the time necessary to rectify it—I thought I would have the right to rectify that situation. With respect to the question itself, no, I cannot today. I think the first thing that has to be done is that the bill has to be introduced, and I would welcome some good words as to an acceptance of the introduction of a draft bill. This is the sort of thing that we will study in the committee when we come to it.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, when we are talking about clarifying the position of Alberta, I have the statement in front of me. I see nowhere in the statement where the government says it agrees with the Pepin proposal. What it does say is that the government generally accepts the federal government's understanding of the need for a comprehensive approach to action on western rail capacity. Then it goes on to say that they do not find it reasonable to expect farmers to commit to a 6% increase in costs beyond 1983 without considering the farmer's ability to pay.

They are concerned about the 31 million at which the Crow benefit will apply. They are concerned about the railways' receiving full compensation without action to compel them to invest. They are concerned about disclosure. They are concerned about the method of payment. We can split hairs on this issue but there are five fairly important objectives in that particular statement.

Could I ask the minister a question in this sense with regard to that, Mr. Chairman? I think the Provinces of Alberta, Saskatchewan and Manitoba, and many others, feel it very important that there be some kind of protection, some kind of cap on the level of freight rate that the farmer would be obligated to pay, commensurate or relative to the value that he received for his commodity. Would you consider that to be a reasonable request?

[Translation]

liés au prix des céréales, pour que les agriculteurs puissent continuer de faire concurrence sur les marchés internationaux. C'était là la question précise que j'ai posée, monsieur le président, et j'aimerais que le ministre y réponde. Je sais que le ministre aime bien se perdre dans les méandres de ses déclarations, et il peut le faire à souhait lorsqu'il donne ses propres conférences de presse, parce qu'il n'y a pas de limite de temps. Ici, toutefois, nous disposons d'un temps limité, et j'aimerais aider le ministre à préciser sa réflexion.

Une voix: Bravo!

Le président: Avant que le ministre ne réponde, j'aimerais simplement vous rappeler que nous allons avoir des tours de 10 minutes chacun aujourd'hui. Je demande aux membres du comité et aux témoins d'en tenir compte. Monsieur le ministre.

M. Pepin: Je viens de vous répondre que je n'étais pas d'accord avec la prémisse qui sous-tendait votre question, que votre postulat me semblait faux au départ, et j'ai pris le temps qu'il m'a fallu pour le corriger—je croyais avoir le droit de faire ce genre de rectification. En ce qui a trait à la question elle-même, je ne peux y répondre aujourd'hui. Il faut tout d'abord que le projet de loi soit présenté, et dans ce sens, j'aimerais que les députés s'entendent quant à la présentation d'un avant-projet de loi. Le comité pourra se pencher sur la question du député, entre autres, quand il étudiera l'avant-projet.

M. Mazankowski: Monsieur le président, quant à la position exacte de l'Alberta dont nous parlions, j'ai la déclaration sous les yeux. Le gouvernement ne dit nulle part dans cette déclaration qu'il est d'accord avec la proposition de M. Pepin. La déclaration dit, toutefois, que le gouvernement accepte, grosso modo, la position du gouvernement fédéral quand ce dernier estime que toute mesure touchant aux chemins de fer de l'Ouest doit s'inscrire dans un plan d'action global. Le gouvernement de l'Alberta, en outre, ne trouve pas qu'il est raisonnable de s'attendre à ce que les agriculteurs acceptent une majoration des coûts de 6 p. 100 au-delà de 1983 s'ils ne sont pas en mesure de payer.

Les 31 millions de dollars, seuil qui déterminera l'application du programme d'indemnisation, préoccupent aussi le gouvernement de cette province. Il s'inquiète également de ce que les compagnies ferroviaires soient pleinement indemnisées sans que des mesures soient prises pour les obliger à investir. La divulgation possible de renseignements, la méthode de paiement, sont d'autres sujets de préoccupation. Nous pourrions nous étendre en longueur sur nos divergences d'opinions, mais il demeure que cette déclaration fait état de cinq objectifs d'importance.

Puis-je poser une question au ministre à ce sujet, monsieur le président? Je crois que la province de l'Alberta, la Saskatchewan et le Manitoba, ainsi que plusieurs autres, estiment qu'il est très important d'imposer une limite sur le taux des frais de transport que devra payer l'agriculteur, et de lier ce tarif au prix qu'il obtient pour sa marchandise. Cette requête vous semble-t-elle raisonnable?

[Texte]

Mr. Pepin: Well, again, disagreeing with the postulate—I have here, unfortunately, only a clipping.

Mr. Mazankowski: Well, that is quite different. I have the real goods as read in the legislature.

Mr. Pepin: I have it too somewhere up there. The quotation from Alberta is:

This is a necessary first step.

The quotation from Saskatchewan, from Mr. Berntson, is:

When I am talking with the feds, I am not about to put my . . . cards on the table.

That indicates a certain willingness to compromise.

Mr. Mazankowski: Have you put all your cards on the table?

Mr. Pepin: No, and I do not intend to today.

• 1550

Mr. Mazankowski: When do we get the rest of the deck?

Mr. Pepin: No, no. This is the sort of thing we will talk about properly when the special committee to look at the western initiative gets under way.

Mr. Mazankowski: Are you proposing to establish a special committee?

Mr. Pepin: My hon. friend knows as well as I do that I am waiting for the other two parties to agree with me on a certain procedure that will bring the draft bill to a special committee of the House of Commons.

The Chairman: Thank you, Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Thank you, Mr. Chairman.

Le président: Monsieur Deniger, je vous accorde dix minutes.

M. Deniger: Merci, monsieur le président.

Monsieur le ministre, je n'ai pas l'intention de vous poser des questions au sujet du Rapport Gilson. Lorsque le projet de loi s'y rapportant sera déposé, les députés des comtés ruraux ne manqueront pas de vous poser des questions à ce sujet. Avant que je ne commence à vous poser des questions sur d'autres sujets, et par simple curiosité, j'aimerais connaître votre échéancier pour les prochains mois relatif à ce projet de loi-là.

M. Pepin: Eh bien, cet échéancier est très simple. Nous allons tenter de présenter un projet de loi qui sera étudié par un comité spécial durant la période de temps disponible avant l'ajournement de Pâques. Après cela, suite au discours du trône, un nouveau projet de loi final sera présenté pour étude à la Chambre des communes et au Sénat. Nous espérons ensuite que ce processus sera terminé avant le 30 juin, date qui, selon le nouveau Règlement, marque la fin de l'année parlementaire.

M. Deniger: Vous nous faites donc part de la nouvelle qu'il y aura un discours du trône entre aujourd'hui et le 30 juin?

[Traduction]

M. Pepin: Encore une fois, comme je ne suis pas d'accord avec votre prémisse—de plus, je n'ai qu'une coupure de presse.

M. Mazankowski: Oui, ce n'est pas la même chose. J'ai sous les yeux la transcription des délibérations de l'Assemblée législative.

M. Pepin: Je l'ai aussi, quelque part. Je cite le gouvernement de l'Alberta:

Il s'agit d'un premier pas nécessaire.

Je cite M. Berntson, de la Saskatchewan:

Je n'ai pas l'intention de jouer cartes sur table quand je discute avec les représentants du gouvernement fédéral.

Cela laisse entrevoir qu'il est disposé à négocier, dans une certaine mesure.

M. Mazankowski: Est-ce que vous jouez cartes sur table, monsieur le ministre?

M. Pepin: Non, et je n'en ai pas l'intention aujourd'hui.

M. Mazankowski: Quand mettrez-vous toutes vos cartes sur table?

M. Pepin: Non, non. Nous discuterons de ce genre de chose en bonne et due forme quand le comité spécial chargé d'étudier cette mesure affectant l'Ouest du pays amorcera ses discussions.

M. Mazankowski: Avez-vous l'intention de mettre sur pied un comité spécial?

M. Pepin: Mon distingué collègue sait tout aussi bien que moi que j'attends l'assentiment des deux autres partis à une procédure qui me permettra de faire étudier cet avant-projet de loi par un comité spécial de la Chambre des communes.

Le président: Merci, monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Merci, monsieur le président.

The Chairman: You have 10 minutes, Mr. Deniger.

Mr. Deniger: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Minister, I do not intend to question you on the Gilson Report. When the bill concerned with it is tabled, members from rural ridings will undoubtedly question you on it. Before I begin putting questions to you on other topics, out of simple curiosity, I would like to know what your program is for the next few months with relation to that bill.

Mr. Pepin: Well, my program is very simple. We shall attempt to introduce a draft bill which will be studied by a special committee in the time available before the Easter recess. Later, after the Throne Speech, a new, definitive bill will be introduced in the House of Commons and in the Senate. We hope that the process will be complete before June 30, the date on which the parliamentary year ends, according to the new Standing Orders.

Mr. Deniger: You are telling us that there will be a Throne Speech before June 30th?

[Text]

M. Pepin: Oui. C'est ce qui est prévu.

M. Deniger: C'est prévu.

The Chairman: Before you proceed, Mr. Deniger, may I say that I have been informed that there is an agreement among the party spokesmen that we will adjourn this meeting at 5.30 p.m. because of the business of the House today. Therefore, I will use the gavel accordingly.

Mr. Deniger.

Mr. Deniger: Thank you.

Je voudrais revenir aux questions, monsieur le ministre, qui vous ont été posées mardi dernier par M. Nowlan, concernant les négociations avec les États-Unis. Ma première question est la suivante: avez-vous refusé quelque chose aux Américains parmi tout ce qu'ils vous ont demandé?

M. Pepin: Si vous vous référez au cas de Continental, je vous donnerai une idée de ce qu'ils ont demandé. Une de leurs demandes était que le nombre de voyageurs en provenance du Canada et voyageant sur Continental en direction de l'Australie soit de 500 personnes. Et cette demande de 500 personnes a été ramenée à 160. Si l'on tient compte des 140 voyageurs qui emploient la ligne de Los Angeles, hebdomadairement, on s'aperçoit que la différence n'est pas aussi grande qu'elle l'était au point de départ.

Monsieur Deniger, vous savez très bien, parce que vous êtes très calé dans ces questions-là, que l'une des raisons pour lesquelles le Continental attirait 140 voyageurs du Canada, c'est à cause du... et je cite..., *funny fare* qu'il y avait entre Los Angeles et l'Australie. Or, une des conditions de l'accord, c'est l'élimination de ce tarif-là. Par conséquent, l'attrait des Canadiens de voyager vers l'Australie par Los Angeles sera moins considérable maintenant, qu'il l'était auparavant.

Cela vous permettra peut-être de juger de la sorte d'entente que nous avons conclue. Un autre exemple des demandes, c'est qu'au lieu de la formule de quatre jours par semaine, nous l'avons portée à deux, dont les jours de CP Air. Ce qu'ils demandaient au début, c'était sept jours par semaine! Cela vous donne une idée de la distance entre le point de départ et le point de compromis.

M. Deniger: Avez-vous été tenté, au cours de ces négociations, monsieur le ministre, de leur faire le même coup qu'ils vous ont déjà fait et de tout simplement refuser les tarifs qui vous étaient soumis par les six compagnies américaines?

• 1555

M. Pepin: Il était bien entendu au point de départ que si, pour des raisons faciles à imaginer, nous ne nous entendions pas sur la *Continental*, il était bien entendu par les Américains que la vente d'Air Canada n'aurait pas lieu, et il était bien entendu par nous que les sociétés de transport américaines au Canada n'auraient pas l'avantage de ce tarif. Alors, il était entendu que si la vente d'Air Canada ne marchait pas, la vente par les autres qui suivaient la même orientation n'aurait pas lieu non plus.

[Translation]

Mr. Pepin: Yes. This is what we anticipate.

Mr. Deniger: I see.

Le président: Avant que vous ne continuiez, monsieur Deniger, j'aimerais vous dire qu'on m'apprend qu'il y a une entente entre les porte-parole des partis pour que la réunion d'aujourd'hui se termine à 17h30 à cause des travaux de la Chambre aujourd'hui. Par conséquent, j'ai l'intention de m'en tenir à cela.

Monsieur Deniger.

M. Deniger: Merci.

I would like to follow up on the questions put to you last Tuesday by Mr. Nowlan, Mr. Minister, concerning negotiations with the United States. My first question is the following: Did you deny any of the Americans' requests?

Mr. Pepin: If you are referring to the case of Continental, I will give you some idea of what they asked for. One of their requests was that the number of passengers travelling to Australia on Continental from Canada be limited to 500 persons. The limit requested was of 500 persons originally but was brought down to 160. If one takes into account the 140 passengers who use the Los Angeles line every week, one can see that the difference is not as great as it seemed at the outset.

Now, Mr. Deniger, you undoubtedly know, as you are quite conversant with these matters, that one of the reasons which explains why Continental attracted 140 Canadian passengers, was the, and I quote, "funny fare" between Los Angeles and Australia. One of the conditions of the agreement was the elimination of that fare. Consequently, the desirability for Canadians of travelling to Australia via Los Angeles will be considerably reduced now.

This may give you some idea of the sort of agreement which we arrived at. I can also tell you, for instance, that they were asking for a four-day a week formula, which we reduced to two, and this includes the CP Air days. In the beginning, they were asking for seven days a week! This gives you some idea of the difference between what was asked for and what we agreed to.

Mr. Deniger: During these negotiations, Mr. Minister, were you tempted to give them a taste of their own medicine by simply rejecting the rates submitted by the six American companies?

Mr. Pepin: It was understood right from the outset by the Americans that if, for reasons easy to understand, we could not agree on the Continental case, the Air Canada seat sale would not take place, and we understood that American carriers in Canada would then not benefit from those fares. So, it was understood that if Air Canada's seat sale was off, similar sales on the part of other companies would not take place either.

[Texte]

M. Deniger: Alors, quelles pressions les autres ont-ils faites pour plaider votre cause, monsieur le ministre?

M. Pepin: Les autres? Eh bien, je ne sais pas si c'est indirectement, mais les autres ont demandé à la C.A.B. américaine de leur donner la vente Air Canada, même si Air Canada n'était pas en mesure de la faire. C'est une des choses qu'ils ont faites pendant la négociation. Est-ce bien cela que vous vouliez savoir?

M. Deniger: Indirectement. Cela m'amène à ma question principale. Vous avez eu l'exemple d'un pays qui a pris des moyens extraordinaires pour venir en aide à une compagnie privée. Au Canada, présentement, nous avons une compagnie privée qui s'appelle Wardair, qui s'est fait refuser sa tarification vers la France. Je me demande quelle démarche vous allez faire vous-même, ou par le ministère des Affaires extérieures, pour vous assurer que cette compagnie canadienne bénéficie de toute l'aide du gouvernement qu'elle mérite.

M. Pepin: Je n'ai pas été saisi de la situation de Wardair en ce qui a trait à la France.

M. Deniger: C'est dommage, monsieur le ministre, que vous n'en ayez pas été saisi. J'aurais cru qu'on aurait porté cette situation à votre attention. Je pense qu'il serait utile qu'on vous mette au courant.

Il y a une compagnie privée au Canada qui vient de se faire faire un coup assez méchant, assez semblable par la France, et j'aimerais, monsieur le ministre, que vous mettiez un peu de tigre dans votre démarche envers les Français pour leur donner peut-être la leçon qu'ils méritent.

M. Pepin: Eh bien, la note qu'on vient de me passer date du 16 mars. J'imagine que je vais la trouver dans mon cahier ce soir. Alors, donnez-moi le temps qu'il faut pour la lire ce soir, et je verrai demain ce que je peux faire.

M. Deniger: En fait, le coeur de mes questions ne portait pas nécessairement sur *Continental* et sur le passé, mais sur ce que vous allez faire, vous, pour venir en aide à Wardair face à l'État français. Je vous laisse là-dessus pour vous parler maintenant de Québecair, monsieur le ministre.

J'ai parlé hier avec des gens assez bien renseignés qui m'ont dit que les états financiers de Québecair, que vous attendez si impatiemment et qui tardent à venir, sont des états financiers qui doivent être soumis à deux tests. Le premier test, c'est qu'ils soient approuvés ou vérifiés par la firme Raymond, Martin, Chabot, Paré et Associés, et le deuxième, que ces mêmes états financiers soient revérifiés par la firme de comptables Clarkson Gordon.

Monsieur le ministre, je suis curieux de savoir pourquoi vous insistez tellement pour avoir une vérification double, alors que vous savez fort bien le temps que cela peut prendre. Deuxièmement, pourquoi n'avez-vous pas pu continuer les négociations avec un état financier mensuel, comme en ont toutes les entreprises, et changer les chiffres au moment où l'état financier aurait été complet? Je ne pense pas qu'on soit à \$5 près dans le dossier Québecair, monsieur le ministre.

M. Pepin: D'abord, en ce qui concerne la vérification des états financiers, ceux que nous attendons sont ceux de

[Traduction]

Mr. Deniger: What pressures were brought to bear by these other companies to achieve their ends, Mr. Minister?

Mr. Pepin: Other companies? Well, I do not know whether this was done indirectly or not, but the other companies asked the American C.A.B. to give them the Air Canada sale, even if Air Canada could no longer hold it. This is one of the events which transpired during the negotiations. Is this the sort of thing you want to know?

Mr. Deniger: Yes, indirectly. This leads me to my main question. We have here the example of a country which has taken extraordinary means to assist a private company. In Canada, at the present time, there is a private company called Wardair, whose proposed fares on trips to France were turned down. I wonder what steps you, or the Minister of External Affairs, are going to take to ensure that this Canadian company receives all the government assistance which it deserves.

Mr. Pepin: I have not been apprised of the situation of Wardair with relation to France.

Mr. Deniger: It is unfortunate, Mr. Minister, that you have not been informed of it. I would have thought that this sort of situation would be brought to your attention. I think it would be worthwhile that you be made aware of it.

The situation is somewhat similar; this Canadian private company has just had a rather mean trick played on it by the French, and I am asking you, Mr. Minister, to take a very firm stand on this issue, and perhaps to teach the French a lesson.

Mr. Pepin: Well, the memorandum I have just been given is dated March 16. I suppose I shall find it in my file tonight. Just give me the time I need to read it tonight, and I shall see what I can do tomorrow.

Mr. Deniger: The thrust of my questions was not necessarily to continental and to the past, but on what you are going to do to assist Wardair in its negotiations with France. Now I would like to go on to another topic, Mr. Minister, if I may, that of Québecair.

I spoke yesterday with some rather well-informed people who told me that the financial statements of Québecair, which you were awaiting with some impatience, must be submitted to two tests. The first test is that they must be approved or audited by the Raymond, Martin, Chabot, Paré et Associés firm, and the second test is that they must be audited anew by the Clarkson Gordon accounting firm.

I am somewhat curious, Mr. Minister, as to why you have insisted on two audits, when you know full well that this may take a very long time. Secondly, why could you not have continued negotiations using a monthly financial statement, as produced by all businesses, and changed the figures when the financial statement would have been complete? Five dollars one way or the other will not make much difference in the Québecair case, Mr. Minister.

Mr. Pepin: Firstly, on the matter of financial statement audits, the one we are waiting for is the audit from Raymond,

[Text]

Raymond, Chabot et autres. C'est ceux-là que nous attendons et c'est ceux-là que nous n'avons pas encore reçus. Alors, j'imagine que la seconde vérification, celle du vérificateur commun, sera assez superflue, la première étant la plus importante et de beaucoup.

Il y a un autre document aussi; c'est le rapport des opérations pour 1983. On n'a pas ce document non plus.

Mr. Deniger: Qu'est-ce que vous entendez par rapport des opérations pour 1983?

M. Pepin: C'est ce que sont les opérations en 1983 sur chaque route, les espoirs de profits, les désespoirs de pertes, etc. On n'a pas ce document-là non plus, de façon scientifiquement acceptable.

Le président: Votre dernière question, monsieur Deniger.

M. Deniger: Oui, monsieur le président.

• 1600

Pour ce qui est des négociations qui auront cours, est-ce que vous faites une distinction entre Régionair et Québecair ou si cela forme un tout dans votre esprit? Finalement, nonobstant ce que les états financiers peuvent bien révéler, ne croyez-vous pas qu'on n'est pas encore entré au cœur même des négociations, c'est-à-dire la nature de Québecair, le type d'avion dont il doit se servir et sa tarification? Ne croyez-vous pas qu'on aurait pu faire ces négociations-là malgré l'absence d'états financiers?

M. Pepin: Eh bien, d'abord, Régionair et Québecair, c'est un tout. Sur certains éléments de la discussion à venir, il y a déjà une acceptation de principe. Par exemple, si vous parlez de la mission de Québecair, il est reconnu, il est entendu qu'il n'y a pas de changement entre la mission actuelle de Québecair et celle qui sera sur la table dans la négociation. On n'essaie pas de réduire la mission de Québecair par rapport à ce qu'elle a été jusqu'à maintenant.

Même chose pour les routes. Si vous pensez aux routes, j'ai déjà dit...

Le président: Merci, monsieur Deniger.

Mr. Benjamin, 10 minutes.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I think we are in a situation now where enough is enough. The minister and his minions have been trying to make a deal with opposition parties, and we might as well get it all out now, to establish a special committee and study his draft legislation. Mr. Chairman, he has a lot of nerve. He has the nerve of an alley cat.

I want to inform my friends from Quebec and from eastern Canada, last year a Cabinet document arrived in the hands of a reporter for the *Financial Times*. That Cabinet document talked about not only the Crow rate and what is in this draft legislation; it talked about the government's gradually getting out of all other forms of subsidies, such as the At-and-East rates, the feed freight assistance act, the marine subsidies, the Maritime freight assistance act.

[Translation]

Martin, Chabot, Paré et Associés. This is the one we are waiting for and the one we have not received as yet. And so, I expect that the second audit, to be carried out by the agreed-upon auditing, will not be as exhaustive as the first, which is really the most important.

There is also another document; the operations report for 1983. We do not have that document either.

Mr. Deniger: What do you mean exactly by operations report for 1983?

Mr. Pepin: A detailed report of activities for 1983 with a breakdown for each route, expectations of profit and loss, etc. We do not have that document yet either, at least not in a form which is acceptable to us.

The Chairman: Your last question, Mr. Deniger.

Mr. Deniger: Yes, Mr. Chairman.

With respect to the negotiations which will take place, do you make a distinction between Régionair and Québecair, or are they one and the same in your mind? Finally, despite what the financial statements may reveal, do you not feel that we have yet to hit upon the essence of the negotiations, in other words the nature of Québecair, the type of aircraft it must use and its rates? Do you not think that these negotiations could have been carried out without the financial statements?

Mr. Pepin: Well, first of all, Régionair and Québecair form a whole. With respect to some elements of the discussion to come, there is already an agreement on principle. For instance, as far as Québecair's mission is concerned, it is understood that there will be no change in Québecair's current mission when it comes to proposals to be made during negotiations. We are not trying to limit Québecair's operations in relation to what they have been up until now.

The same thing applies to air routes. If that is what you are thinking of, I have already said...

The Chairman: Thank you, Mr. Deniger.

Monsieur Benjamin, vous avez 10 minutes.

M. Benjamin: Monsieur le président, je pense que nous sommes tous arrivés au point où nous en avons assez. Le ministre et ses serveurs essaient depuis quelque temps d'arriver à une entente avec les partis d'opposition, et je pense qu'il vaudrait mieux en finir maintenant, c'est-à-dire établir un comité spécial pour étudier son projet de loi. Monsieur le président, il a beaucoup de culot. Il a le culot d'un chat de gouttière.

Je voudrais informer mes amis du Québec et de l'Est du Canada que l'année dernière, un document du cabinet s'est retrouvé entre les mains d'un journaliste du *Financial Times*. Dans ce document du Cabinet, il était question non seulement du taux du Nid-de-Corbeau et des dispositions de ce projet de loi, mais de l'élimination éventuelle de toute autre forme de subvention, par exemple les taux s'appliquant à un point particulier et à tous les points se trouvant à l'est de celui-ci, la

[Texte]

Mr. Chairman, the minister has a lot of nerve asking us to sit down to make that kind of curtain deals; to negotiate how we are going to deal with a piece of legislation that is going to cost western grain producers \$200 million a year in the 1985-86 crop year, \$1 billion a year more in 1991-92; a piece of legislation such that when it takes effect the increase in grain rates alone—and I want my friends from Thunder Bay and Montreal to consider this very carefully—will allow grain to be shipped by rail to Minneapolis and thence by barge to New Orleans at \$12 a tonne cheaper than it can go through Thunder Bay and Montreal. And if you lose the At-and-East freight rates, which is a consequence of government policy to get out of all these programs, then I suggest to the people who represent the Ports of Saint John and Halifax: better start worrying.

Mr. Chairman, this legislation allows for variable rates. They can call it incentive rates or whatever the hell they like; it is nothing more than a euphemism for variable rates, which means the destruction of dozens more prairie communities and 1,500 or 2,000 more miles of branch lines in addition to what we have already lost.

Mr. Chairman, it is another VIA Rail piece of legislation. It means the minister by Governor in Council or the CTC can do any damn thing they want with the rates and how they will be implemented, how much the government pays and how much the farmers pay; they can do anything they want by order in council.

Oh, there is a little hooker in here that allows for a three-hour debate by MPs; a three-hour debate, and the Speaker shall call the vote without amendment.

• 1605

Mr. Chairman, as far as I am concerned—I have been here since 1968—this is as bad as or worse than the War Measures Act. It is as bad or worse than the Medicare fight we went through in Saskatchewan. If the minister and the government think I or anybody else will hold still for this kind of tragedy being perpetrated from coast to coast, they have another think coming.

Let me illustrate by asking the minister a question, if my 10 minutes is nearly used up, just so he knows what kind of fight he is in. The government, the Canadian Wheat Board and the three prairie provinces have been contributing to the purchase of hopper cars. Both railroads said even with six times the Crow rate they would not be buying equipment to move grain. Where is the minister's authority to require them to do that? He has none that I can see. The taxpayers must still be stuck. Does he have any kind of contract binding the railroads to

[Traduction]

loi prévoyant une aide au transport des céréales fourragères, les subventions maritimes, et la loi sur les subventions au transport des marchandises dans la région atlantique.

Monsieur le président, le ministre ose nous demander de s'asseoir avec lui pour conclure ce genre de marché peu honnête; pour négocier l'application d'un projet de loi qui va coûter 200 millions aux producteurs de céréales dans l'Ouest du pays en 1985-1986, et un milliard de plus par année en 1991-1992; un projet de loi en vertu duquel, une fois qu'il sera appliqué, seule l'augmentation des taux de transport des céréales—et je veux que mes amis de Thunder Bay et de Montréal examinent cela avec soin—fera en sorte que des céréales pourront être transportées par chemin de fer à Minneapolis, et ensuite, par chalands à la Nouvelle-Orléans, à un coût moins élevé, de l'ordre de \$12 la tonne, que si l'on passe par Thunder Bay et Montréal. Et si nous devons perdre les taux de transport prévoyant un taux fixe à un point particulier et à tous les points se trouvant à l'est de celui-ci, ce qui découle du désir du gouvernement d'abandonner tous ces programmes, je pense que ceux qui représentent les ports de Saint-Jean et Halifax ont de quoi s'inquiéter.

Monsieur le président, ce projet de loi prévoit des taux variables. On peut appeler cela des taux de stimulation, ou n'importe quoi; mais en réalité, il s'agit tout simplement de taux variables, et de la destruction de plusieurs douzaines de communautés dans les Prairies, et de 1,500 à 2,000 milles de lignes secondaires, en plus de ce que nous avons déjà perdu.

Monsieur le président, c'est un projet de loi comme celui qui concernait VIA Rail. Cela veut dire que le ministre, par le biais du gouverneur en conseil, ou de la CCT, peut faire tout ce qu'il veut en ce qui concerne les taux, la façon de les appliquer et ce que doivent payer le gouvernement et les agriculteurs; le gouvernement peut faire n'importe quoi par le biais de décrets.

Il est vrai qu'on donne aux parlementaires la possibilité de tenir un débat de trois heures là-dessus; mais à la fin de ce débat de trois heures, le président procédera au vote sans amendement.

Quant à moi, monsieur le président, je suis ici depuis 1968, c'est aussi grave ou même pire que la Loi sur les mesures de guerre. C'est aussi grave ou même pire que la lutte qui s'est faite en Saskatchewan au sujet de l'assurance-maladie. Si le ministre et le gouvernement croient, ou n'importe qui d'autre, que nous allons accepter ce genre de tragédie de l'Est à l'Ouest du pays, sans rien faire, c'est à voir.

Je vais vous donner un exemple en posant une question au ministre, si mes 10 minutes sont presque écoulées, afin qu'il sache exactement ce à quoi il sera en butte. Le gouvernement, la Commission canadienne du blé et les trois provinces des Prairies ont contribué à l'achat de wagons-trémies. Les deux sociétés de chemins de fer ont déclaré que même si elles recevaient six fois le tarif du Nid-de-corbeau, elles n'achèteraient pas d'équipement pour transporter les céréales. Quel pouvoir détient le ministre pour les obliger à le faire? Je n'en vois aucun. Ce sont les contribuables qui devront encore payer.

[Text]

maintain branch lines—whatever ones are left—or are the taxpayers stuck again?

Can he tell us what the policy of the government is on opening up the Dominion Coal lands which are under legislation at \$2 a tonne? My friends on the committee, there is \$450 billion worth of coal in those coal lands. The Province of British Columbia gave those to the CPR prior to 1897 in exchange for the Kettle Valley Line and a couple of other lines which are not operating any more. Who gets those lands? Does it go back to the CPR?

The government of the day in 1897 made the CPR give up those 50,000 acres. Who gets them back? What is the government's policy on them? Does it go back to the Fording Coal Company, an outfit that has been in here demanding we do away with the statutory grain rates and is a totally owned subsidiary of the Canadian Pacific Railway; or does it go back to the people to whom it belongs; namely, the Province of British Columbia? What is the government's policy on that?

There is more to this than just grain. There are our ports in Thunder Bay, Montreal, Halifax and Saint John. There are the coal lands. It is coal; it is potash; it is sulphur. It is not grain. This Parliament is being sucked in again, and the taxpayers are being sucked in again.

Mr. Chairman, if we allow this to happen, it will be the biggest contribution to disunity in this country we have ever had. For the first time in my experience here, sir, we have people in Quebec and people in the Prairie provinces united. It is funny, Mr. Chairman; it took the opposition to this government proposal to unite people in Quebec and the Prairies. It has never happened before with any kind of government legislation. It has happened because of those who are opposed to it.

Mr. Chairman, I want to say we will not make any deals behind curtains. I want to say, if the minister wants to present this legislation, then he might just as well bring it in for first reading tomorrow; and if he wants to have debate on it, he will get debate. When we get to committee, the committee is going to be swamped with people who want to appear before the committee, from Halifax to Vancouver Island.

He should have the courage to table his bloody bill and quit all this phoney diplomacy, this phoney philosophizing, and come out front with what it is he proposes. He should be honest and straightforward and tell the people what it is going to cost them; and no more of these further phoney efforts about consensus. He has never had a consensus, and what little consensus the minister has had has collapsed around his ears.

• 1610

He has succeeded in dividing people in my part of Canada more than anybody else ever has; and that includes the Prime Minister.

[Translation]

Le ministre a-t-il un contrat quelconque qui oblige les sociétés de chemins de fer à conserver les lignes secondaires, celles qui restent, ou est-ce que les contribuables seront mis de nouveau à contribution?

Pourrait-il nous dire quelle est la politique du gouvernement concernant l'exploitation des terres à charbon du gouvernement fédéral, qui font l'objet d'une loi, à \$2 la tonne? Mes amis du Comité, ces terres à charbon renferment pour quelque 450 milliards de dollars de charbon. La province de la Colombie-Britannique les a données au CP avant 1897, en échange de la ligne de chemin de fer *Kettle Valley* et de quelques autres lignes de chemins de fer qui ne sont plus exploitées. Qui reçoit ces terres? Reviennent-elles au CP?

Le gouvernement de l'époque, en 1897, avait exigé que le CP remette ces 50,000 acres. Qui les a maintenant? Quelle est la politique du gouvernement à ce sujet? Est-ce qu'elles appartiennent à la *Fording Coal Company*, une entreprise qui est venue ici demander que nous annulions les taux statutaires pour les céréales et qui est une filiale appartenant en totalité au Canadien Pacifique, ou est-ce qu'elles seront remises, ces terres, à ceux à qui elles appartiennent, c'est-à-dire à la province de la Colombie-Britannique? Quelle est la politique du gouvernement à ce sujet?

Il s'agit de plus que de céréales. Il y a aussi nos ports de Thunder Bay, Montréal, Halifax et Saint-Jean. Il y a les terres à charbon. Il s'agit de charbon, de potasse, de soufre. Il ne s'agit pas de céréales. De nouveau, le Parlement, les contribuables sont les vaches à lait.

Monsieur le président, si on permet que les choses se passent ainsi, ce sera peut-être le plus grand facteur de désunion que nous aurons connu au pays. Pour la première fois, à ma connaissance, les gens du Québec et des Prairies s'unissent. C'est curieux, monsieur le président, c'est cette opposition à la proposition du gouvernement qui unit les gens du Québec et des Prairies. Cela ne s'est jamais produit auparavant, pour aucune loi du gouvernement. Cela se produit maintenant à cause de l'opposition à cette législation.

Monsieur le président, je vous souligne qu'il n'y aura pas de transaction en cachette. Si le ministre veut présenter sa législation, il est aussi bien de le faire en première lecture demain, et s'il veut qu'il y ait débat à ce sujet, il l'aura. Lorsque nous en arriverons à l'étape du Comité, le Comité sera débordé de demandes à comparaître, demandes provenant de Halifax à l'Île de Vancouver.

Le ministre devrait avoir le courage de déposer son satané projet de loi et cesser de faire semblant d'être diplomate, philosophe, pour nous dire vraiment ce qu'il propose. Il devrait être honnête, direct, dire aux gens ce que ça va leur coûter, et ne pas faire semblant de faire des efforts pour obtenir un consensus. Il ne l'a jamais eu ce consensus, le petit peu de consensus qu'il a pu obtenir s'est évanoui.

Il a réussi à diviser les gens de ma région comme personne n'a jamais su le faire, et j'inclus le premier ministre.

[Texte]

Mr. Chairman, I feel that what is at stake here is not just how much farmers are paying to ship their wheat. My God, if there was ever any good example of co-operative federalism, it was the statutory grain rate. All of Canada contributed with grain producers to be able to put our grain export position in competition with other countries.

I would ask my colleagues—any who are here from British Columbia—to visualize if all the forests of British Columbia were growing in southern Alberta and southern Saskatchewan and southern Manitoba instead of in British Columbia. You would have to have a statutory subsidized rate to move those forests and forest products to export position in order to compete with other countries. And you could say the same thing if all the asbestos and iron ore in Quebec were located in the southern part of the three prairie provinces.

The Fathers of Confederation and the people in Parliament in the 1880s and 1890s knew what they were doing. They knew that we all had to contribute together to make a success of our economy from coast to coast. I hope that all members from all parties will realize that this legislation and what the government proposes to do will cause irreparable harm and damage to all sectors of our country and all sectors of our economy.

That is the name of the game. And if you think this is just a minor detail of making farmers pay more to ship their grain, you have another think coming.

Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: That is your time, Mr. Benjamin.

In fairness, I think I have to give the minister an opportunity to answer.

Mr. Pepin: I will take just about one minute.

I listened to every word Mr. Benjamin has said, but I do not think he should treat what I am trying to do as a dishonourable move; and I am not an alley cat. There is nothing dishonourable in realizing that it is not possible, because of circumstances well known, to introduce that bill before the Easter recess. To ask, as I have said—and if I am diplomatic, that is the way I was born . . . to ask people to accept that a draft bill should go to a committee to give the committee more time to learn about the bill, to dissect it before Easter: I do not see anything dishonourable in that.

The debate on the Crow has been lasting now for years. I do not know how many times—two years ago, when I was suggesting that task forces should be created, which were later created, people would say to me, look, we are past that; we have passed that; enough of that—the same words, but with a different content. So I thought this should be brought forward, and if we do not bring it forward now, we will be chastised if things turn out wrongly from not having done it at this time. I see nothing dishonourable in what I am trying to do now; and I will let the rest of the people judge.

[Traduction]

Monsieur le président, ce qui se joue ici, à mon avis, ce n'est pas seulement combien les agriculteurs devront payer pour expédier leur blé. Mon Dieu, s'il y a jamais eu un bon exemple de fédéralisme coopératif, c'était bien le tarif statutaire pour les céréales. Tout le Canada avait coopéré avec les producteurs de céréales afin que notre position concernant l'exportation des céréales puisse concurrencer celle des autres pays.

Je demanderais à mes collègues—ceux qui viennent de la Colombie-Britannique—de s'imaginer ce qui se passerait si toutes les forêts de la Colombie-Britannique poussaient dans le sud de l'Alberta, le sud de la Saskatchewan et le sud du Manitoba, au lieu de pousser en Colombie-Britannique. Il vous faudrait un tarif statutaire subventionné pour transporter les produits de ces forêts, afin que votre position d'exportation soit concurrentielle avec celle des autres pays. On pourrait dire la même chose pour l'amiante et les mines de fer du Québec, dans l'hypothèse ou tout cela se retrouverait dans les trois provinces des Prairies.

Les Pères de la Confédération et les représentants élus au Parlement, au cours des années 1880 et 1890, savaient ce qu'ils faisaient. Ils savaient qu'il nous fallait tous contribuer au succès de notre économie de l'est à l'ouest du pays. J'espère que tous les députés de tous les partis se rendront compte que cette loi et ce que le gouvernement se propose de faire causeront un tort irréparable à toutes les régions du pays, à tous les secteurs de notre économie.

Voilà ce dont il s'agit. Si vous croyez qu'il s'agit d'un petit détail que de faire payer les agriculteurs pour expédier leurs céréales, vous allez voir ce qui va se passer.

Merci, monsieur le président.

Le président: Votre temps est écoulé, monsieur Benjamin.

En toute justice, je dois donner au ministre la chance de répondre.

M. Pepin: Je ne prendrai qu'une minute.

J'ai écouté chaque mot qu'a prononcé M. Benjamin, mais je ne crois pas qu'il devrait traiter cette mesure que j'essaye de prendre comme étant déshonorante; et je ne suis pas un chat de gouttière. Il n'y a rien de déshonorant à se rendre compte que ce n'est pas possible, à cause de circonstances bien connues, de présenter ce projet de loi avant le congé de Pâques. De demander, comme je l'ai fait—et si je suis diplomate, c'est une qualité dont j'ai hérité à ma naissance—de demander aux gens d'accepter que ce projet de loi soit déféré à un comité pour que ses membres disposent de plus de temps pour l'étudier, le disséquer avant Pâques: je ne vois rien de déshonorant à cela.

Le débat sur le tarif du Nid-de-Corbeau dure maintenant depuis des années. Je ne sais pas depuis combien de temps—il y a deux ans, lorsque je proposais que des groupes de travail soient mis sur pied, ce qui fut fait plus tard, les gens me disaient: écoutez, nous n'en sommes plus là, nous avons dépassé cette étape, c'est suffisant—les paroles étaient semblables, mais le contexte différent. J'ai donc cru qu'il fallait présenter ce projet de loi; si nous ne le faisons pas, nous serons punis si les choses se gâtent parce que nous n'aurons pas pris de mesures au bon moment. Je ne vois rien de déshonorant

[Text]

All kinds of fears are brought up which are not necessary. There is no reference to the At-and-East in the bill at all.

Mr. Benjamin: Do not twist my words. On a point of order: those remarks come out of a Cabinet document, and the minister knows it. I did not say it was in this legislation.

Mr. Pepin: Well, many things come out of documents which do not find their way in legislation. Variable rates on a distance basis might very well come out stronger from the legislation than they are now. This is not a VIA situation. There is a bill, and my old friend cannot compare the two.

About hopper cars, there is going to be a purchase of 1,240 in the next year—in the three years; and then after that the railways will have to assume the responsibility for equipment.

Mr. Benjamin: Under what authority?

Mr. Pepin: Simply on the authority . . .

The Chairman: Mr. Benjamin, please . . .

Mr. Pepin: —that the past will be sufficiently rectified for them to take this responsibility in the future.

• 1615

Mr. Benjamin: They have already said they will not buy it.

Mr. Pepin: Branchline rehabilitation, which was at the \$700 million level under the 1977 agreement, or program, comes out of it at the level of \$1.017 billion, which is a substantial increase. The Dominion Coal block is there simply to eliminate an abnormality, which everybody recognizes, of \$2 a tonne. It does not try to solve the problem of ownership and how the development will take place, and so on. So my hon. friend is trying to create all kinds of fears because of this bill which are not justified.

Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Minister.

Thank you, Mr. Benjamin.

I felt that Mr. Forrestall should be next. I have spoken to him and he has agreed. I wonder if the committee would indulge me putting a question to the minister?

Thank you.

Mr. Minister, have you or your department received any complaints with regard to the Eastern Airlines flight between Ottawa and Baltimore? I will explain why I put that question. I had occasion a week ago Monday to travel on that flight to

[Translation]

dans ce que j'essaye de faire; et je laisse au reste de la population le soin de juger.

On soulève toutes sortes de craintes qui ne sont pas nécessaires. On ne fait aucune mention, dans le projet de loi, du tarif «à ce point et à l'est».

M. Benjamin: Ne faites pas dire à mes mots ce qu'ils ne veulent pas dire. J'invoque le Règlement: ces remarques sont tirées d'un document du Cabinet, et le ministre le sait. Je n'ai pas dit que c'était dans la loi.

M. Pepin: Il y a bien des choses qui se trouvent dans le document et qui ne se retrouvent pas dans la loi. Les taux variables sur la base des distances pourraient très bien être plus fermes, s'ils étaient inscrits dans la loi, qu'ils ne le sont maintenant. Ce n'est pas une situation semblable à celle de VIA. Il y a un projet de loi, et mon bon ami ne peut pas comparer les deux.

Au sujet des wagons—trémies, on en achètera 1,240 l'an prochain—au cours des trois ans; et les sociétés de chemins de fer devront ensuite assumer la responsabilité de leur équipement.

M. Benjamin: En vertu de quelle autorité?

M. Pepin: En vertu de l'autorité, simplement . . .

Le président: Monsieur Benjamin, s'il vous plaît . . .

M. Pepin: . . . qu'on aura suffisamment corrigé le passé pour qu'elles puissent maintenant assumer cette responsabilité à l'avenir.

M. Benjamin: Elles ont déjà déclaré qu'elles ne l'accepteraient pas.

M. Pepin: La restauration des lignes secondaires, qui se situait à 700 millions de dollars en vertu de l'accord ou du programme de 1977, s'élève maintenant à 1.017 milliard, une augmentation importante. La section concernant le charbon fédéral n'est mentionnée que pour faire disparaître cette anomalie, dont nous sommes tous conscients, du \$2 la tonne. On n'essaye pas, de cette façon, de résoudre le problème de la propriété ou de savoir comment se fera l'expansion, par exemple. Par conséquent, mon ami essaie de soulever toutes sortes de craintes au sujet de ce projet de loi, craintes qui ne sont pas justifiées.

Je vous remercie.

Le président: Merci, monsieur le ministre.

Merci, monsieur Benjamin.

Je crois que M. Forrestall devrait être le prochain intervenant. Je lui en ai parlé et il a accepté. Je me demande si les membres du comité feraient preuve d'indulgence et me laisseraient poser une question au ministre.

Je vous remercie.

Monsieur le ministre, est-ce que votre ministère, ou vous-même, avez reçu des plaintes concernant le vol *Eastern Airlines* entre Ottawa et Baltimore? Je vais vous dire pourquoi. Il y a une semaine lundi, j'ai pris ce vol pour me rendre à

[Texte]

Baltimore with the Special Committee on Standing Orders and Procedures, and I was actually quite shocked at the service. I have never seen such indifferent members of a cabin crew. I witnessed at least two incidents of absolutely abhorrent behaviour on their part towards their passengers. I was not included.

When we landed in Baltimore, the entire passenger load of the aircraft was abandoned by the crew. A passenger had to open the door for us to get out. One of our colleagues tried to raise the captain on the intercom from the back. There seemed to be nobody in the cockpit either, and I wonder if there are not some safety violations in a situation like this when passengers lives may well have been put at stake.

This is the reason, Mr. Minister, why I raise the question.

Mr. Benjamin: They call them regulars.

Mr. Pepin: The first point is that this is a labour situation, and as I said in the House, I think too many cooks spoil the broth. I left that situation at his repeated request that labour situations should be dealt with by the Department of Labour. This is one for the Ministry of Labour to . . .

The Chairman: This is Eastern Airlines; to Washington.

Mr. Pepin: Oh, to Washington. I thought you said EPA.

The Chairman: No, no. Eastern—not Eastern Provincial. No, Eastern Provincial is absolute heaven compared to this.

Mr. Pepin: I am sorry. No. I am not aware of this situation with Eastern Airlines.

Are you, Mr. Sinclair?

Mr. Sinclair: No.

The Chairman: Could I ask Mr. Sinclair to check into this, please, because Canadians fly with them and I think we should be concerned about their safety when those kinds of practices occur.

Mr. Pepin: Well, I was going to underline that the safety aspect is our only preoccupation. I do not think the cabinet can begin to judge the quality of the food or that sort of thing.

The Chairman: No, no, I would not expect you to. I was simply asking about complaints.

Mr. Pepin: Okay. Mr. Sinclair will look into it.

The Chairman: Mr. Sinclair, did you want to say something?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, I will not take up the time of the committee. Perhaps I could contact you afterwards for the details as to the exact date and flight number so we can check it out.

The Chairman: Very good. Very good.

[Traduction]

Baltimore avec le Comité spécial du Règlement et de la procédure. Le service à bord m'a tout simplement suffoqué. Je n'ai jamais rencontré d'équipage aussi indifférent. J'ai été témoin d'au moins deux cas de comportement absolument odieux de la part de l'équipage envers les passagers. Je n'étais pas en cause.

Lorsque nous avons atterri à Baltimore, tous les passagers ont été abandonnés par l'équipage. Un passager a même dû ouvrir la porte afin que nous puissions sortir. Un de mes collègues a tenté de communiquer avec le capitaine par l'interphone, à l'arrière de l'avion. Il ne semblait y avoir personne non plus dans le poste de pilotage. Je me demande s'il n'y a pas infraction au règlement de la sécurité dans une situation où la vie même des passagers pourrait être en danger.

C'est la raison pour laquelle, monsieur le ministre, je soulève cette question.

M. Benjamin: On les appelle les membres réguliers.

M. Pepin: Tout d'abord, je dois vous répondre qu'il s'agit d'une question syndicale, et comme je l'ai déjà mentionné à la Chambre, je crois que trop de cuisiniers gâtent la sauce. Je ne m'occupe pas de la situation, à la suite de demandes répétées portant que les situations syndicales devraient être réglées par le ministère du Travail. Le ministère du Travail doit, dans ce cas . . .

Le président: Il s'agit d'*Eastern Airlines*, d'un vol vers Washington.

M. Pepin: Oh, vers Washington. Je pensais que vous vouliez parler de EPA.

Le président: Non, non. Eastern—il ne s'agit pas d'*Eastern Provincial*. Les vols à bord d'*Eastern Provincial*, c'est le ciel comparativement à cela.

M. Pepin: Excusez-moi. Non, je n'étais pas au courant de cette situation.

L'étiez-vous, monsieur Sinclair?

M. Sinclair: Non.

Le président: Puis-je demander à M. Sinclair de vérifier, s'il vous plaît, puisque les Canadiens empruntent ces vols et qu'il nous faut, à mon avis, nous inquiéter de leur sécurité lorsque des pratiques comme celles-ci existent.

M. Pepin: J'allais souligner que la sécurité est notre seule préoccupation. Je ne crois pas que le Cabinet doive commencer à juger, par exemple, de la qualité des aliments.

Le président: Non, non, je ne m'attends pas à ce qu'il le fasse. Je demandais simplement si vous aviez reçu des plaintes.

M. Pepin: Très bien, M. Sinclair va s'en occuper.

Le président: Monsieur Sinclair, vouliez-vous prendre la parole?

M. Sinclair: Monsieur le président, je ne veux pas prendre le temps des membres du comité. Je pourrais peut-être vous parler, après la réunion, pour que vous me donniez les détails, la date exacte, le numéro du vol, etc., je pourrai ainsi vérifier.

Le président: Très bien.

[Text]

Mr. Parker, did you want to comment here?

Mr. Parker: No, I just want to be put on the list, thank you.

The Chairman: Okay. Will do.

Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, thank you.

Perhaps on a point of order, I wish to reassure the committee, yourself and others that to the best of my knowledge there have been no clandestine deals behind the corner with respect to Crow legislation and . . .

Mr. Benjamin: No offers; requests.

Mr. Forrestall: There have been discussions, as we are all aware, as to just what is the best procedure to deal with this very complex and very important matter. The minister has made a proposal and a suggestion and where it stands is certainly beyond me at this point in time. But I wanted only to make it absolutely certain that there have been no improper attempts one way or another.

About Mr. Benjamin's suggestions, they are inaccurate in this respect. About the minister being an alley cat, if he were that we would have treed him a long time ago. He is too elusive for that.

Mr. Benjamin: A polecat.

Mr. Forrestall: Perhaps a polecat. Not an alley cat. I love alley cats.

• 1620

Mr. Chairman, when we met on Tuesday last, the minister was kind enough to receive some general questions in writing with respect to concerns that I and I know many Canadians have about the future of Cast, Euro-Canadian Shipholdings Limited, and other related companies. I wonder if the minister is in a position to respond to those—I believe about 14 questions. Or how he would like to deal with them?

Mr. Pepin: I really do not know. I have a short document answering in very succinct fashion the questions raised. Unfortunately, I have it for the moment only in English, and I hesitate to violate my own principles about bilingualism.

Mr. Forrestall: Well, I can just run through the questions very quickly and you can perhaps—I would not want to violate that either.

Mr. Pepin: Yes.

The Chairman: If they are entered orally, they will be on the record.

Mr. Forrestall: I ask, Mr. Chairman, if the minister could indicate the extent and the nature of Canadian National's investment in InterCast SA and Euro-Canadian Shipholding Limited as of the last acceptable period.

[Translation]

Monsieur Parker, voulez-vous ajouter quelque chose?

M. Parker: Non, je veux simplement être inscrit sur la liste, je vous remercie.

Le président: Très bien, je vais le faire.

Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Monsieur le président, je vous remercie.

Je pourrais peut-être invoquer le Règlement: je désire rassurer les membres du comité, et vous-même et d'autres; à ma connaissance, il n'y a pas eu de transactions clandestines concernant la loi sur le tarif du Nid-de-Corbeau et . . .

M. Benjamin: Aucune offre; des demandes.

M. Forrestall: Il y a eu des discussions, nous en sommes tous conscients, pour décider de la meilleure procédure à suivre dans cette question fort importante et fort complexe. Le ministre a fait une proposition et une suggestion, mais je ne sais pas où en sont les choses présentement. Je voulais simplement souligner qu'il n'y a certainement pas eu de démarches incorrectes, d'une façon ou de l'autre.

Quant aux suggestions de M. Benjamin, elles sont inexactes sous ce rapport. Quant à dire que le ministre est un chat de gouttière, si cela avait été le cas, nous l'aurions obligé à se réfugier dans un arbre il y a longtemps. Mais il nous échappe trop facilement pour cela.

M. Benjamin: Un furet.

M. Forrestall: Peut-être un furet, mais pas un chat de gouttière; j'aime bien les chats de gouttière.

Monsieur le président, lorsque nous nous sommes rencontrés, mardi dernier, le ministre a eu l'obligeance d'accepter des questions écrites assez générales au sujet de préoccupations que bien des Canadiens et moi-même avons quant à l'avenir de Cast, Euro-Canadian Shipholdings Limited et d'autres compagnies connexes. Je me demande s'il est maintenant en mesure de répondre à ces quelque 14 questions, je crois. Ou comment veut-il s'y prendre?

M. Pepin: Je ne sais vraiment pas. J'ai ici un court document qui répond de façon très succincte aux questions que vous avez soulevées. Malheureusement, je n'ai ces réponses qu'en anglais pour le moment, et j'hésite à enfreindre mes propres principes concernant le bilinguisme.

M. Forrestall: Je pourrais peut-être reprendre rapidement les questions et vous pourriez peut-être . . . je ne voudrais pas non plus enfreindre ce règlement.

M. Pepin: Oui.

Le président: Si les questions sont posées oralement, elles seront consignées au compte rendu.

M. Forrestall: Monsieur le président, je veux savoir si le ministre peut nous dire quelle est l'envergure et la nature des investissements du CN dans InterCast SA et Euro-Canadian Shipholding Limited pour la dernière période acceptable.

[*Texte*]

Mr. Pepin: The answers to that were given by Mr. Franche in the standing committee on June 10, 1982. They have not changed. Do you want me to repeat them?

Mr. Forrestall: Are you—no, I do not.

Well, perhaps I will have you repeat them. But are you suggesting that Canadian National has made no investment in Cast or any of its related holdings since June of 1982, either directly or indirectly?

Mr. Pepin: No, they have not, says the person who checked it.

Mr. Deniger: They have not.

Mr. Pepin: They have not.

Mr. Forrestall: I find . . .

Mr. Pepin: I do not know now, I know about . . .

Mr. Forrestall: I think you had better check that one.

Mr. Pepin: I know about the . . .

Mr. Forrestall: Would you read the numbers in, please?

Mr. Pepin: May I consult with Mr. Seaborn?

Right. When we were talking about dates at the moment, I presume you were referring, Mr. Forrestall, to the purchase of the Cast terminal. Is that what you were referring to, the \$10 million investment . . .

Mr. Forrestall: I want to know . . .

Mr. Pepin: But I understand that this was before June, so that is the difficulty I have.

Mr. Forrestall: Not before June, at all. As you know—I do not know how to get at this in 10 minutes, and I do not like to interrupt its flow, because I believe it to be too important. I believe it to be important that we come and understand fully just what was taking place. The futures of a couple of our ports are somewhat at stake, and the future of or the possibility of ending this extraordinary trade war we have had on the North Atlantic over the last year or two is too important to play with.

No, I wanted to know how much money Canadian National or any of its subsidiaries or any of its agencies or authorities have invested in Cast or any of its . . . Euro-Canadian Shipholding, Intericast . . . there are probably four or five companies, and we either have that kind of statement or we do not. And the suggestion that there have been no moneys since June of 1982 is incredible, to say the least.

Mr. Pepin: Well, let me give you the figures. In Intericast, 18% voting interest, \$100,000 at cost; in Euro-Canadian, 18% voting interest, \$61.5 million at cost. And this is the \$61.5 million that CN, a few days ago, announced that they were writing down as part of its 1982 loss of \$223 million.

[*Traduction*]

M. Pepin: M. Franche a donné ces réponses lors de la réunion du Comité permanent, le 10 juin 1982. Il n'y a pas eu de changement. Voulez-vous que je les répète?

M. Forrestall: Êtes-vous . . . non, je ne veux pas.

Peut-être que vous pourriez les répéter. Prétendez-vous que le CN n'a fait aucun investissement dans Cast ni dans aucun de ses holdings associés depuis juin 1982, directement ou indirectement?

M. Pepin: Non, il n'en a pas fait, me dit la personne qui a vérifié.

M. Deniger: Il ne l'a pas fait.

M. Pepin: Il ne l'a pas fait.

M. Forrestall: Je crois . . .

M. Pepin: Je ne sais pas maintenant, je sais que . . .

M. Forrestall: Je crois que vous feriez mieux de vérifier cette question-ci.

M. Pepin: Je suis au courant de . . .

M. Forrestall: Voulez-vous nous donner des chiffres, s'il vous plaît?

M. Pepin: Puis-je consulter M. Seaborn?

Bien. Lorsque nous avons parlé de dates, je croyais que vous faisiez allusion, monsieur Forrestall, à l'achat du terminus Cast. C'est de cela que vous vouliez parler lorsque vous avez mentionné l'investissement de 10 millions . . .

M. Forrestall: Je veux savoir . . .

M. Pepin: Je crois comprendre que c'était avant le mois de juin; c'est pour cela que cela me pose des problèmes.

M. Forrestall: Ce n'était pas du tout avant juin. Vous le savez . . . je ne sais pas comment obtenir ces renseignements en dix minutes, et je n'aime pas interrompre ces données, elles sont trop importantes, à mon avis. C'est important, je crois, d'en arriver à bien comprendre ce qui s'est passé. L'avenir de quelques-uns de nos ports est en cause, l'avenir, ou la possibilité de mettre fin à cette guerre commerciale extraordinaire que nous livrons dans l'Atlantique Nord depuis un an ou deux sont trop importants pour en faire un jeu.

J'aimerais savoir combien d'argent le CN ou ses filiales, ou ses agences ou autorités, ont investi dans Cast ou dans une de ses—Euro-Canadian Shipholding, Intericast—il s'agit probablement de quatre ou cinq compagnies, et soit que nous puissions avoir ce genre de déclaration, ou que nous ne puissions pas l'obtenir. Qu'on puisse prétendre qu'il n'y a pas eu d'argent d'investi depuis juin 1982 est incroyable, à tout le moins.

M. Pepin: Permettez-moi de vous donner des chiffres. Dans Intericast, les actions comportant un droit de vote représentent 18 p. 100, \$100,000 au prix coûtant; dans Euro-Canadian, les actions comportant un droit de vote représentent 18 p. 100, 61.5 millions de dollars au prix coûtant; il s'agit de la somme de 61.5 millions dont le CN a dit, il y a quelques jours, qu'il l'inscrivait comme faisant partie de ses pertes de 223 millions de dollars en 1982.

[Text]

Is that good enough?

Mr. Forrestall: No. It is not, of course. I would then—I would have hoped for a little more co-operation. I think you know what we are attempting to get at. I want to understand what the financial obligation to Cast is. What is its present obligation?

For example, will Canadian National force Cast to the wall? Will it bankrupt it? Will it pick up its assets? If it does, what happens to its debts? What are the extent of Cast debts in all of the areas that CN is presently involved in? How will that happen?

• 1625

I want to know the relationship between that and the alleged offer or rumoured offer by Canadian National to Sepati Container Lines of some \$2.4 million for purchase of their ongoing interest in container movement. I want to know what the relationship between Sepati and Cast and CN is at the present. In other words, I would like very much to understand just precisely what is happening.

In Atlantic Canada, the minister will be very aware, Mr. Chairman, there is much concern, and has been for the last four or five years, over Canadian National investing public funds in companies which are essentially owned offshore. The difficulties that I predicted some five years ago have now come to pass. The difficulty in the trans-Atlantic movement of containers is obvious and has been obvious, and it is urgent that whatever steps are taken by Canadian National to clean up this mess be done so in such a way as to end the difficulties that persist in that area; and I would like to know what the Canadian taxpayer has involved in this.

Mr. Pepin: I understand that the investment of CN in Euro-Canadian is at the level of \$61.5 million. They considered that to be a rather shaky investment, because they wrote it down and announced that as part of their 1982 losses. So that is the situation now. But Cast still exists; it has not gone bankrupt. It still exists, and CN is still in Cast. We had a rather . . . and my friend will understand that situation now, because Cast is still there, and CN is still in Cast, and at the same time there has been some negotiation with Sepati by CN, but no conclusions have been reached yet. I keep track of it on a twice-a-day basis, but I cannot announce events that have not taken place. I can say the negotiations are current, but I cannot say what the conclusions are, because I do not know.

Mr. Forrestall: Very difficult.

Does the minister know—is he aware of whether or not the buy-out of Cast will include any assets at all, or whether it will just include more debt?

Mr. Pepin: I cannot say what is the future of the CN position in Cast, if that is what my hon. friend wants to know; I cannot say that.

[Translation]

Est-ce que cela vous convient?

M. Forrestall: Non. Ça ne va pas, évidemment. J'aurais espéré obtenir un peu plus de coopération. J'imagine que vous savez ce à quoi nous voulons en venir. Je veux comprendre quelle est l'obligation financière dans Cast. Quelle est l'obligation financière actuelle?

Ainsi, par exemple, est-ce que le CN acculera Cast au mur? Est-ce qu'il le déclarera en faillite? Reprendra-t-il ses actifs? Si c'est le cas, qu'arrivera-t-il des dettes? Dans quelle mesure Cast a-t-il des dettes dans tous les secteurs où le CN est présentement engagé? Qu'arrivera-t-il?

Je veux savoir quel lien existe entre cette situation et l'offre que le CN est censé faire—ou du moins c'est la rumeur—à *Sepati Container Lines*. Il s'agit d'une offre de quelque 2.4 millions de dollars pour l'achat de leurs droits dans le transport de conteneurs. J'aimerais savoir quel lien existe entre Sepati et Cast, et aussi CN à ce moment-ci. Autrement dit, j'aimerais beaucoup comprendre ce qui se passe exactement.

Le ministre le sait, dans la région de l'Atlantique, on s'inquiète beaucoup, on s'inquiète depuis quatre ou cinq ans, à cause des investissements de fonds publics que fait le CN dans des compagnies qui sont essentiellement des compagnies étrangères. Les problèmes que j'avais prévus il y a cinq ans, on y arrive maintenant. Les problèmes que pose le transport transatlantique des conteneurs est évident, il l'était, et il est urgent que le CN prenne les mesures nécessaires pour s'en sortir, afin de mettre fin aux difficultés persistantes dans ce domaine. J'aimerais savoir quelle est la contribution du contribuable canadien.

M. Pepin: Je crois comprendre que le CN a investi 61.5 millions de dollars dans Euro-Canadian. On croit, au CN, qu'il s'agit là d'un investissement pas très sûr, puisqu'ils l'ont inscrit comme faisant partie de leurs pertes totales de 1982. Voilà donc où en est la situation. Cependant, Cast existe toujours, il n'a pas fait faillite. Il existe donc toujours, et le CN a toujours des intérêts dans Cast. Nous avons eu plutôt . . . Mon ami comprendra ce qu'est la situation présentement, puisque Cast existe toujours et que le CN y a toujours des intérêts; en même temps, le CN a négocié avec Sepati, mais sans qu'il n'y ait aucune conclusion pour le moment. Je me tiens au courant, deux fois par jour, mais je ne puis annoncer quelque chose qui ne s'est pas encore produit. Je répondrai que les négociations sont en cours, mais je ne sais pas quelles seront les conclusions, je ne les connais pas.

M. Forrestall: C'est très difficile.

Est-ce que le ministre sait . . . est-il ou non au courant du fait que le rachat de Cast comprendra des actifs, ou ajoutera-t-on tout simplement la dette?

M. Pepin: Je ne peux pas vous dire quel sera l'avenir du CN dans Cast, si c'est ce que mon honorable ami désire savoir; je ne puis lui répondre.

[Texte]

Mr. Forrestall: You cannot tell us, then, anything . . . you cannot give us any detail about the present status of . . .

Mr. Pepin: No. I know quite a few things, but the negotiation is on, and I am not going to negotiate here. CN is a Crown company, a Schedule D company, and I am not supposed to take over from their normal activities.

Mr. Forrestall: Can Canadian National buy Sepati Container Lines without your approval?

Mr. Pepin: No.

Mr. Forrestall: Have you given that approval?

Mr. Pepin: No.

Mr. Forrestall: When will you decide whether you will give that approval or not?

Mr. Pepin: When an agreement between the two is presented to me and to my colleagues . . .

Mr. Forrestall: No agreement has been presented to you on a proposal by Canadian National to . . .

Mr. Pepin: Oh, lots of ideas have been presented to me.

Mr. Forrestall: But no firm proposal for your approval or otherwise?

Mr. Pepin: No firm proposal yet; no.

Mr. Forrestall: Do you know whether or not such a proposal is currently being considered by the board of Canadian National?

Mr. Pepin: I presume so, because the President of CN, quite normally, would consult with his board before consulting with me.

Mr. Forrestall: Can the minister tell me, finally, then, was it simply on the grounds of a request from Canadian National that we acquiesced in the delay of CTC's hearing in mid-February into CN-Cast?

Mr. Pepin: It was at the request of CN.

Mr. Forrestall: Did you seek reasons why they had sought that?

Mr. Pepin: Because the . . .

Mr. Forrestall: And can you tell us what those reasons might have been?

Mr. Pepin: The situation of Cast was very much debated at the time, and it was judged by CN, and I agreed with them, not particularly useful to hold an inquiry when a number of things are being debated. It was a practical move.

The Chairman: Thank you.

Mr. Forrestall: Well, so much for my 14 questions.

Mr. Pepin: Do you want to know who owned the ships?

[Traduction]

M. Forrestall: Vous ne pouvez donc rien nous dire . . . Vous ne pouvez pas nous donner plus de détails concernant la situation actuelle de . . .

M. Pepin: Non. Je sais pas mal de choses, mais la négociation est en cours et je ne vais pas négocier ici. Le CN est une société de la Couronne, une société mentionnée à l'annexe D, et je ne suis pas censé m'acquitter de ses activités normales.

M. Forrestall: Le Canadien national peut-il acheter *Sepati Container Lines* sans votre approbation?

M. Pepin: Non.

M. Forrestall: Avez-vous donné cette approbation?

M. Pepin: Non.

M. Forrestall: Quand déciderez-vous si vous allez la donner ou non?

M. Pepin: Lorsqu'un accord entre les deux nous sera présenté, à moi et à mes collègues . . .

M. Forrestall: Aucun accord ne vous a été présenté concernant une proposition du CN visant à . . .

M. Pepin: Oh, beaucoup d'idées m'ont été présentées.

M. Forrestall: Mais aucune proposition ferme, pour que vous l'approuviez ou non?

M. Pepin: Aucune proposition ferme jusqu'à maintenant, non.

M. Forrestall: Savez-vous si, oui ou non, une telle proposition est à l'étude au conseil d'administration du CN?

M. Pepin: J'imagine que oui, car le président du CN, et c'est très normal, consulterait son conseil d'administration avant de me consulter.

M. Forrestall: Le ministre pourrait-il me dire, finalement, si c'était simplement à cause d'une demande du CN que nous avons acquiescé pour retarder l'audience de la C.C.T. à la mi-février au sujet de CN-Cast?

M. Pepin: C'était à la demande du CN.

M. Forrestall: Avez-vous cherché à savoir pour quelles raisons le CN a fait cette demande?

M. Pepin: Parce que . . .

M. Forrestall: Pouvez-vous nous dire quelles étaient ces raisons?

M. Pepin: La situation de Cast faisait l'objet de beaucoup de discussions à l'époque, et le CN a jugé, et j'étais d'accord, qu'il n'était pas particulièrement utile de tenir une audience alors qu'un certain nombre de choses faisaient encore l'objet de discussions. C'était une décision pratique.

Le président: Merci.

M. Forrestall: C'en est fait de mes 14 questions.

M. Pepin: Voulez-vous savoir à qui appartenaient les navires?

[Text]

• 1630

Mr. Forrestall: Mr. Minister, the whole thing . . . Frankly, if you want a piece of gratuitous advice, tell them to cease and desist and put a freeze on all of them until you satisfy yourself as to just what is going on with the—under what circumstances, and what has happened in the last two years.

Mr. Pepin: I think I am pretty well informed.

Mr. Forrestall: Well, then, you are elusive and you are very close to the vest, because you are not about to tell us anything.

Mr. Pepin: Simply because the discussion with Sepati is on now, and really whatever comes out—and I have told you that very, very straightforwardly—has to be approved by Cabinet.

The Chairman: Mr. Minister, I am going to suggest, if I may, that you follow your original suggestion and have those answers submitted in both languages in order that other members of the committee may have more time.

If we proceed at the 10-minute question . . .

Mr. Pepin: You could have it tomorrow, Mr. Chairman, in both French and English.

The Chairman: Thank you, Mr. Minister.

Mr. Deniger: On a point of clarification, could we have these answers to our offices as soon as possible, and not necessarily at the next . . .

The Chairman: Tomorrow, the minister said.

Mr. Deniger: Tomorrow they will be distributed to all the members?

The Chairman: As soon as the clerk receives them she will distribute them to all members.

If we stick to our 10 minutes now, I have indications from five other members . . .

Mr. Forrestall: Do I have one minute left?

The Chairman: You do not have any left . . . which means all members will have enough, and now I have six. So each member will have his crack at the cat, so to speak, since we have been kicking that one around.

Our next questioner is Mr. Laniel.

Mr. Laniel: Mr. Chairman, I want to ask some questions of the minister concerning the grain transport policy announced, and I am sure they will not correspond to ones made by Mr. Benjamin.

Monsieur le ministre, compte tenu de la situation politique qui se développe au Québec devant l'annonce de cette nouvelle politique, j'aimerais que vous confirmiez certaines choses devant ce Comité. D'abord, j'aimerais que vous nous disiez s'il est vrai que, lors de l'annonce de la nouvelle politique qui a été établie en consultation avec certains députés du Québec avec qui vous avez eu plusieurs réunions, les représentants des associations agricoles du Québec n'ont pas voulu participer à

[Translation]

M. Forrestall: Monsieur le ministre, si vous me permettez de vous donner un conseil gratuit, je pense que vous devriez leur dire de cesser immédiatement, jusqu'à ce que vous sachiez quelle est la situation, et ce qui s'est produit dans les deux dernières années.

M. Pepin: Je crois être au courant de la situation.

M. Forrestall: Eh bien, si vous l'êtes, vous faites exprès pour ne pas nous éclairer, car il est évident que vous n'avez pas l'intention de nous dire quoi que ce soit.

M. Pepin: C'est simplement à cause des discussions que nous tenons actuellement avec Sepati, et du fait que tout ce qui découle de ces discussions, comme je vous l'ai déjà dit très sincèrement, doit être approuvé par le Cabinet.

Le président: Monsieur le ministre, si vous me le permettez, je vous propose de faire ce que vous avez suggéré au début, c'est-à-dire présenter aux membres du Comité les réponses données dans les deux langues officielles, pour leur permettre d'étudier cette question plus en profondeur.

Si nous procédons en fonction de périodes de dix minutes . . .

M. Pepin: Je pourrais vous les donner demain, monsieur le président, en anglais et en français.

Le président: Merci, monsieur le ministre.

M. Deniger: J'ai une clarification à demander. Pourrait-on envoyer ce document à nos bureaux le plus tôt possible, et pas forcément . . .

Le président: Le ministre a dit que vous l'auriez demain.

M. Deniger: Le document sera distribué à tous les membres demain?

Le président: Dès que le greffier l'aura reçu, elle va le distribuer aux membres du Comité.

Si nous nous en tenons à la règle des dix minutes, cinq autres députés m'ont indiqué . . .

M. Forrestall: Est-ce qu'il me reste une minute?

Le président: Votre temps est écoulé—donc, tous les membres auront assez de temps. Maintenant, j'en ai six. Chaque membre aura donc son tour.

Le prochain intervenant est M. Laniel.

M. Laniel: Monsieur le président, je voudrais poser un certain nombre de questions au ministre concernant la politique de transport des céréales déjà annoncée, et je suis sûr qu'elles ne seront pas les mêmes que celles posées par M. Benjamin.

Mr. Minister, considering the political situation which has been developing in Quebec since the announcement of this new policy, I would like you to confirm some things to the committee. First of all, I would like you to tell us if it is true that at the time the new policy was announced, a policy which was established in consultation with some Quebec members of Parliament, with whom you had several meetings, the representatives of Quebec Agricultural Associations did not wish to

[Texte]

une session de travail et qu'ils ont préféré donner une conférence de presse négative au sujet du projet Gilson plutôt qu'au sujet de la nouvelle politique.

Deuxièmement, est-il vrai que le ministre de l'Agriculture séparatiste du Québec, qui est venu rencontrer au moins une fois des représentants de l'Opposition, le député de Joliette et certains députés conservateurs, n'a pas essayé de vous rencontrer ou de discuter de cette question avec vous?

Troisièmement, est-il vrai que maintenant, la coalition exigerait, comme précondition à une rencontre, d'être accompagnée des fonctionnaires séparatistes du ministre péquiste Garon?

Quatrièmement, à la lumière de la réponse que vous avez donnée à mon collègue Deniger et à M. Benjamin de l'autre côté, est-il exact que la porte demeure quand même ouverte à des améliorations de la politique? Je suis totalement surpris d'entendre mon collègue, M. Benjamin, soulever un tel tollé de protestations quand on suggère que l'ébauche du projet de loi soit soumise, durant l'ajournement, à un comité parlementaire qui pourrait faire des propositions. À cause de cela, je puis lui dire tout de suite que je ne suis pas prêt à me fier à lui pour défendre les intérêts du Québec et défendre la Confédération dans ce dossier-là.

Alors, je voudrais que le ministre nous confirme qu'avec le processus qui sera suivi, soit le renvoi à un comité parlementaire et ensuite le processus normal de première, deuxième et troisième lectures, avec réunion d'un comité parlementaire qui entendra des témoignages de toutes les associations intéressées à travers le Canada, qu'avec ce processus, dis-je, le projet de loi pourra être amélioré si les gens veulent se donner la peine de faire des propositions sérieuses et concrètes.

• 1635

En somme, monsieur le ministre j'aimerais que vous nous disiez ce qu'il y a derrière tout cela et que vous nous confirmiez qu'il n'y a pas de plan diabolique, comme cherchent à nous le faire croire M. Benjamin et beaucoup de nos collègues de l'autre côté, et en particulier le ministre Garon à Québec et beaucoup de représentants agricoles qui sortent du bureau de M. Garon.

M. Pepin: D'abord, quand M. Benjamin nous parle d'une entente Est-Ouest, le moins qu'on puisse dire, c'est que c'est une alliance assez bizarre, parce c'est une alliance entre gens qui pensent complètement différemment. Ils s'entendent seulement sur une chose: ils n'aiment pas le projet de loi. Mais leurs raisons sont diamétralement opposées.

En ce qui a trait à la coalition et au gouvernement du Québec, cette coalition est plutôt extraordinaire, en ce sens qu'elle contient des corps intermédiaires, des organismes agricoles, et qu'elle contient aussi le gouvernement du Québec et même le Parti libéral provincial du Québec. Cela rend à l'occasion les conversations un petit peu difficiles. Dans toutes les négociations que nous avons eues dans l'Ouest, on a toujours eu des rencontres différentes avec les gouvernements de l'Ouest et du Québec et les corps intermédiaires. On n'a

[Traduction]

take part in a working session and preferred to hold a press conference and make negative statements about the Gilson project rather than the new policy.

Secondly, is it true that the Separatist Quebec Minister of Agriculture, who came at least once to meet with representatives of the Opposition, the hon. member for Joliette and some other Conservative members of Parliament, made no attempt to meet with you or discuss this matter with you?

Thirdly, is it true that the coalition is now demanding, as a precondition to meeting with you, that it be accompanied by Péquiste Minister Garon's separatist officials?

Fourthly, in the light of the response you gave to my colleague, Mr. Deniger, to Mr. Benjamin opposite, is it true that the door still remains open with respect to making improvements on the policy? I was very surprised to hear my colleague, Mr. Benjamin, protest so vehemently to the suggestion that the draft legislation be submitted to a parliamentary committee during the adjournment to give the latter the opportunity to make proposals. Because of this, I can tell him right now that I have no intention of depending on him to defend the interests of Quebec and confederation in this affair.

So, I would like the Minister to confirm what the procedure will be, in other words, whether the legislation will be referred to a parliamentary committee and then go through the normal process of first, second and third readings, followed by hearings of a parliamentary committee to allow interested associations across Canada to submit briefs; it seems to me that through this process, the legislation can be improved if people want to take the time to make serious and concrete proposals.

Basically, Mr. Minister, I would like you to tell us what is behind all of this and to confirm that there is no diabolical plan in the works, as Mr. Benjamin and many of our colleagues opposite, and particularly, Minister Garon in Quebec and many farm representatives from Mr. Garon's office would have us believe.

Mr. Pepin: First of all, when Mr. Benjamin speaks of an East-West agreement, at the very least, one could say that it would be a rather strange alliance, an alliance between people who think completely differently. They are in agreement on only one thing: they do not like the legislation. But their reasons are diametrically opposed.

With respect to the coalition and the Government of Quebec, this is a rather extraordinary coalition, in the sense that it incorporates intermediaries, farm organizations, the Government of Quebec and even the provincial Liberal Party of Quebec. It does make for rather difficult conversations. In all the negotiations we have had in the West, we have always had different meetings with western governments, Quebec and intermediate bodies. We have never mixed one with the other, for reasons I hardly need to explain.

[Text]

jamais mêlé ces deux choses-là, pour des raisons que je n'ai pas à expliquer en long et en large.

Récemment, quand nous avons offert des rencontres à la coalition, nous les avons offertes séparément: les corps intermédiaires, et le gouvernement du Québec. On sait à peu près ce que le gouvernement du Québec pense. Ce sera évidemment négatif à fond, et on pensait que la conversation serait peut-être un peu plus utile si on la tenait séparément.

Vous faites allusion, j'imagine, à ce qui s'est produit à Montréal, lors de l'annonce faite par M. Whelan et M. Ouellet. Je n'étais pas là, pour de bonnes raisons, mais on m'a dit qu'on avait offert la conversation et que la coalition avait préféré s'en aller après l'annonce qui avait été faite et faire sa conférence de presse dans l'après-midi.

En ce qui a trait à M. Garon, eh bien, je n'ai rien de particulièrement agréable à dire à son sujet. Il s'oppose à cela systématiquement...

M. Laniel: Est-ce qu'il a demandé à vous voir?

M. Pepin: Oui. Les adjoints de M. Garon et les miens ont eu des conversations, et à un certain moment, on avait identifié six dates qui n'étaient pas possibles pour moi, et deux qui n'étaient pas possibles pour lui. On n'a jamais pu concilier son programme et le mien.

Vous me posez la même question que M. Benjamin: est-ce que la porte est ouverte à des changements dans ce projet de loi? J'hésite même à en parler, parce que le projet de loi n'a pas encore été déposé. Tout ce que le public a, c'est une fuite venant de M. Benjamin qui avait sous sa porte une copie du projet de loi, qui d'ailleurs a probablement été modifié plusieurs fois depuis ce temps-là. Alors, c'est difficile de dire que la porte est ouverte quand on n'a pas encore vu la porte.

M. Laniel: Mais est-ce que déjà vous avez perçu des choses qui pourraient être modifiées dans votre projet de loi et qui pourraient satisfaire certains représentants agricoles sérieux du Québec qui s'inquiètent du fait que les paiements dans l'Ouest seraient faits à 50 p. 100 aux agriculteurs et à 50 p. 100 aux chemins de fer, et seraient faits à l'acrage plutôt que sur la base de la production? Est-ce que ces choses-là peuvent être examinées, et y a-t-il possibilité de trouver des solutions intermédiaires?

M. Pepin: Eh bien, la première chose qui pourrait être faite, qui devrait être faite et qui sera faite, c'est de donner toute l'information possible sur les conséquences que le projet de loi du gouvernement et les positions prises par la coalition pourraient avoir. Par exemple, vous savez que la coalition, du moins l'U.P.A., accepte le principe du changement du Crow; vous savez cela. Vous savez également que l'U.P.A. n'a rien à dire contre le paiement du bénéfice du Nid-de—Corbeau, soit les 651 millions de dollars.

[Translation]

Recently, when we offered to meet with the coalition, we offered to meet with the various groups separately: the intermediate bodies and the Government of Quebec. We have a pretty good idea of what the Government of Quebec thinks. Its perception of things is obviously extremely negative, and we felt that our conversation might be somewhat more useful if we met with them separately.

I presume that you are referring to what happened in Montreal, when Messrs. Whelan and Ouellet made the announcement. I was not there, for very good reasons, I might add, but I was told that discussions were proposed with the coalition and that the latter preferred to hold a press conference in the afternoon following the announcement.

With respect to Mr. Garon, well, I do not have anything very nice to say about him. He is systematically opposed...

Mr. Laniel: Did he ask to see you?

Mr. Pepin: Yes. Mr. Garon's and my assistants had conversations at one point, during which six dates were identified which were impossible for me, and two which were impossible for him. We were never able to make our schedules coincide.

You asked me the same question, Mr. Benjamin asked: is the door still open as far as changes to the legislation are concerned? I hesitate to even discuss this, because the bill has not even been tabled yet. All that the public has, so far, is a leak coming from Mr. Benjamin who found a copy of the legislation under his door, and indeed this draft legislation has probably been changed several times since. So it is hard to say that the door is still open when the door has not even been opened yet.

Mr. Laniel: But do you already feel that some things in the legislation could be changed in order to satisfy serious farm representatives from Quebec who are worried that with respect to payment in the West, farmers will receive 50% as will the railways, and that these payments will be based on acreage rather than the production base? Can these things be considered further, and is there any possibility of finding intermediate solutions?

Mr. Pepin: Well, the first thing to do, and this is something which should be done and will be done, is to give any available information on the possible consequences of the government's legislation and the positions taken by the coalition. For instance, you know that the coalition, or at least U.P.A., accepts the principle of changing the Crow Rate; you are aware of that. You also know that U.P.A. has nothing against the payment of the Crow Rate benefit, that is, the \$651 million.

Si l'on compare la position du gouvernement par rapport à la position de l'U.P.A., on se rend compte que la différence

If one compares the government's position to that of U.P.A., one sees the difference between the two is not as extreme as it

[Texte]

entre ces deux positions n'est pas aussi extrême qu'elle apparaît à première vue. Ce sont des arguments que nous développons présentement et qui seront présentés à la coalition dans les prochains jours.

M. Laniel: Est-il exact que la plupart des associations agricoles du Québec, ou du moins les gens qui connaissent l'agriculture et qui font autre chose que de la politique séparatiste, aient déclaré..., et ils y croient..., qu'il n'existe aucun danger de prise de possession du marché du porc dans l'Est canadien suite au développement probable de la production dans l'Ouest, ce qui serait favorisé par la nouvelle politique? Est-il exact, également, que les coûts sont moindres si on envoie, par bateau, le boeuf et le porc de Québec et de Montréal vers le Japon, qui est notre marché traditionnel de l'Est, que de les envoyer de Winnipeg ou de Regina?

M. Pepin: Toutes ces questions-là, vous le savez et je l'ai dit au grand public aussi, ont été soumises aux cultivateurs du Québec dans une lettre que nous leur avons adressée. Nous leur avons présenté l'abc de notre position..., et cette lettre a été envoyée à tous les cultivateurs du Québec. J'espère que tous l'auront lue. Alors ceux qui disent qu'il n'y a pas de danger pour l'agriculture et l'élevage de l'Est, et du Québec en particulier..., et je vous souligne en passant que la réaction n'est pas la même en Ontario qu'au Québec, même si les intérêts sont bien souvent les mêmes..., donc, ceux qui disent qu'il n'y a pas de danger, c'est le ministère fédéral de l'Agriculture. A ce ministère, on dit que l'effet sera minime.

M. Laniel: À cause de l'écart entre les coûts de transport.

M. Pepin: C'est cela. La perception des organismes agricoles du Québec est différente. Ils essaient de justifier leur perception à partir de chiffres présentés par le ministère de l'Agriculture. Mais, encore une fois, ce n'est qu'une perception. Lorsqu'un certain nombre d'entre nous sommes allés à Rimouski pour parler devant un groupe d'agriculteurs, la principale accusation que l'on nous a adressée, c'est de ne pas être angoissés. Ils sont angoissés parce qu'ils ont une perception négative de cela, malgré les efforts du ministère de l'Agriculture pour leur prouver le contraire, et ils voudraient que l'on s'angoisse alors que l'on n'a pas la même analyse des événements qu'eux semblent percevoir. Donc, nous devons encore donner beaucoup d'explications à ce sujet. Nous améliorons présentement la présentation de nos arguments. Nous avons déjà adressé cette lettre-là et nous aurons, quand le bill sera déposé et même avant, des tableaux pour montrer la différence entre la thèse de la coalition et la politique du gouvernement. Et par ce projet de loi, nous espérons pouvoir rassurer suffisamment la population agricole du Québec et de l'est du Canada.

Le président: À l'ordre!

Votre temps est écoulé, monsieur Laniel.

Mr. McKnight.

Mr. McKnight: Thank you, Mr. Chairman.

I would just like to follow briefly if I could, for a moment, the discussion of a draft bill. If the minister wished, could the

[Traduction]

appears to be at first glance. These are arguments which we are presently developing and which will be tabled to the coalition in the next few days.

Mr. Laniel: Is it true that most Quebec agricultural associations, or at least, those who know something about agriculture and are involved in something other than separatist politics, have said—and they believe this—that there is no danger of the hog market being taken over in the East following the development of the production in Western Canada, due to the new policy? Is it also true that it costs less to send beef and pork by boat from Quebec City and Montreal to Japan which is our traditional eastern market, than it does to send them from Winnipeg or Regina?

Mr. Pepin: As you know, and as I also told the public in general, all these questions were addressed in a letter which we sent to Quebec farmers. We explained the details of our position, and this letter was sent to all Quebec farmers. I hope that all of them have read it. So those who say that there is no danger to agriculture and breeding in Eastern Canada, and in Quebec in particular... I might add, in passing, that the reaction has not been the same in Ontario as it is in Quebec, even though interests often coincide. In fact, it is the federal Department of Agriculture which has been saying it does not feel there is any danger. This department feels that the effect will be minimal.

Mr. Laniel: Because of the difference in transportation costs.

Mr. Pepin: That is correct. Quebec agricultural organizations have a different perception of things. And they are trying to justify their perception of things on the basis of figures tabled by the Department of Agriculture. But again, this is only one opinion. When some of us went to Rimouski to speak to a group of farmers, the main accusation leveled at us was that we were not worried. They are worried because they have a negative perception of things, despite the efforts of the Department of Agriculture to prove to them that they are wrong, and they would like us to be worried even though we do not have the same perception of events as they seem to have. So, there is still a great deal of explaining to be done on this matter. We are now in the process of strengthening our case. We have already sent the letter I mentioned to farmers and when the bill is tabled, perhaps even before, we will have tables showing the difference between the coalition's analysis and government policy. And through this bill, we hope to be able to reassure sufficiently the farm population of Quebec and Eastern Canada.

The Chairman: Order, please!

Your time is up, Mr. Laniel.

Monsieur McKnight.

M. McKnight: Merci, monsieur le président.

J'aimerais poursuivre la discussion au sujet du projet de loi. Si le ministre l'avait voulu, n'aurait-il pas pu présenter à ce

[Text]

minister not have presented the policy document to this committee if he wished to have further discussions? Was that not available to the minister? Could it not have been referred to this committee?

Mr. Pepin: I presume everything is possible, but what we had in mind basically was that the bill would be studied by a special committee.

May I, by the way, say to the committee that I am not the one who introduced that discussion. It was Mr. Benjamin who introduced that discussion.

An hon. Member: That is right.

Mr. Pepin: That is it. So I was negotiating in normal, discreet terms with the two opposition parties. And I am not the one who brought this subject up.

So we were hoping that there would be a special committee. We were hoping that the special committee would be seized of that draft bill by unanimous, and I mean unanimous, agreement of the members of the House on the subject. And I was hoping in the interests of knowledge, in the interests of democracy, that we would spend a few days before the Easter recess looking at the bill, with members asking: "What does this mean?" What does this encompass? And so on and so forth, so that after the Easter recess we would have started a more extensive analysis, receiving representations and so on so that the bill would be ready by June 30.

• 1645

But I do not think I deserve to be chastised for that. This is not new. There are many precedents for that.

Mr. McKnight: Mr. Minister, I was not chastising. I was seeking information.

Mr. Pepin: I am not talking about you, Mr. McKnight. I was talking about Mr. Benjamin.

Mr. McKnight: There has been a time when I would chastise. I would not say that has never happened.

It just seems strange to me, sir. If your draft legislation is based on your policy statement—I presume a draft is not a final copy of a bill . . . could you not have referred the policy statement for study?

Mr. Pepin: The bill is a much more precise document. The bill is the document that will have to be finally approved by the House so I thought it was much better to start with a bill and say in very concrete form what is said about variable cost, what is said about method of payment, what is said about the limitations.

Mr. McKnight: If it was agreeable today, is the bill ready?

Mr. Pepin: The bill will be ready next week.

Mr. McKnight: It is not ready today then?

[Translation]

Comité le document expliquant la politique, s'il voulait tenir des discussions plus approfondies? Le ministre n'avait-il pas cette possibilité? N'aurait-il pas pu renvoyer le document en question devant ce Comité?

M. Pepin: Je présume que tout est possible, mais nous avions en tête de faire étudier le projet de loi par un comité spécial.

En passant, je voudrais rappeler aux membres du Comité que ce n'est pas moi qui ai entamé la discussion. C'est M. Benjamin.

Une voix: C'est exact.

M. Pepin: Voilà la différence. J'ai négocié discrètement avec les deux partis d'opposition. Ce n'est pas moi qui ai entamé la discussion sur ce sujet-là.

J'espérais qu'il y aurait un comité spécial. J'espérais que le comité spécial serait saisi du projet de loi par consentement unanime, et je veux dire unanime, des députés de la Chambre. Et j'espérais que dans les intérêts de la vérité et de la démocratie, nous consacrerions quelques jours, avant Pâques, à l'examen de ce projet de loi, pour permettre aux députés de demander des explications précises. Qu'est-ce que cela recouvre? Nous aurions donc pu nous poser des questions de toutes sortes, afin qu'après les vacances de Pâques, nous puissions en faire une analyse plus détaillée, solliciter des observations et autres, et que le projet de loi soit prêt pour le 30 juin.

Mais ce n'est pas une situation nouvelle, on connaît beaucoup de précédents, et je ne crois pas mériter de remontrances pour cela.

M. McKnight: Je ne vous faisais pas de remontrances, monsieur le ministre, je cherchais à m'informer.

M. Pepin: Ce n'est pas à vous que je faisais allusion, monsieur McKnight, mais à M. Benjamin.

M. McKnight: Il y a eu des circonstances où j'aurais fait des remontrances, et je ne prétends pas que cela ne se soit jamais produit.

Cela me paraît simplement curieux, monsieur. Si votre projet de loi s'appuie sur votre déclaration de politique—je présume qu'un projet n'est pas une version définitive—est-ce que vous n'auriez pas pu soumettre la déclaration de politique à notre examen?

M. Pepin: C'est que le projet de loi est un document beaucoup plus précis, celui qui devra finalement être approuvé par la Chambre, de sorte qu'il m'a paru préférable de commencer par là et d'exposer de façon concrète ce qu'il y a à dire sur les coûts variables, les méthodes de paiement, les limites.

M. McKnight: Si le Comité le voulait, le projet de loi serait-il prêt?

M. Pepin: Il le sera la semaine prochaine.

M. McKnight: Il n'est donc pas encore prêt?

[Texte]

Mr. Pepin: No, not today.

Mr. McKnight: Okay. Mr. Minister, if I . . .

Mr. Pepin: We have versions of it. It has to be approved by the rest of my colleagues.

Mr. Nowlan: Until it is ready it is all academic.

Mr. McKnight: If I could just go on . . .

Mr. Pepin: No, it is not academic, Mr. Nowlan.

Mr. McKnight: —to refer to the Dominion coal lands, was it necessary to change the statutory rate for the movement of grain to change the \$2 limit on Canada lands in the coal?

Mr. Pepin: It was not necessary, of course. Nothing is that necessary, but people thought: This limitation in the price of coal being tied to the Crow rate, while we are at it we might as well remedy this anomaly. So people thought this was the right occasion to do it.

Mr. McKnight: I read the policy statement, not having seen a copy of the bill, where the railroads are certainly requesting additional funds and proclaiming a need for additional funds for the transportation of goods, and it is the understanding of most people in my part of Canada and I think all of Canada that, in particular, Canadian National was established as a transportation company—and I think the minister would agree that it was established as a transportation company. In my riding of Kindersley—Lloydminster there is considerable oil exploration taking place, and in the last two land sales, Mr. Minister, Canadian National Exploration have bid more than \$1 million in leases in the last four months for Crown leaseholds so that they can compete against small, independent Canadian companies. They are using the treasury of Canada, basically, to do that.

It is not only one Crown corporation, as an aside; they are also bidding against Petro-Canada, which is another arm of the government.

So if the minister has any thoughts on the need for more funding for Canadian National to move grain and expand their capacity, why are they now bidding against independent companies and taking over leases?

Mr. Pepin: I would like to look into that because my knowledge of the subject is that it just happened that CN, like other railways, have some land and it just happened that on some of that land there is some oil. It just happened that until recently owners of land in the surrounding areas were doing rather well and there was a suspicion that oil was flowing from CN land to other lands. I do not know all the details of that. So at one point CN decided to do its own exploitation of its own land, but I am not aware of any attempt by CN to purchase other lands than simply the exploitation of their own already owned lands. Were you saying the opposite?

[Traduction]

M. Pepin: Non, pas aujourd'hui.

M. McKnight: Très bien. Monsieur le ministre, si je . . .

M. Pepin: Nous en avons une version, mais elle doit être approuvée par mes collègues.

M. Nowlan: En attendant qu'il soit prêt, nous sommes dans le byzantinisme.

M. McKnight: Je voudrais continuer . . .

M. Pepin: Non, ce n'est pas du byzantinisme, monsieur Nowlan.

M. McKnight: . . . à parler des terres houillères fédérales: était-il nécessaire, pour changer le tarif statutaire pour le transport des céréales, de modifier la limite de \$2 pour les terres houillères?

M. Pepin: Ce n'était pas nécessaire, bien sûr. Rien n'est jamais nécessaire à ce point, mais on a pensé: pendant que nous y sommes, autant redresser l'anomalie qui consiste à lier la limite du prix du charbon au taux du pas du Nid-de-Corbeau. Les gens ont donc pensé que c'était le bon moment de le faire.

M. McKnight: Je lis, dans la déclaration de politique, et n'ayant pas connaissance du texte du projet de loi, que les chemins de fer réclament des crédits supplémentaires, qu'ils jugent nécessaires pour le transport des marchandises. La plupart des gens, dans la région d'où je viens—et dans tout le Canada, d'ailleurs—pensent que le Canadien National est une société de transport, qui a été créée à cet effet, et le ministre ne me contredira sans doute pas sur ce point. Dans ma circonscription de Lloydminster, on fait beaucoup d'exploration pétrolière; lors des deux dernières ventes de terrain, monsieur le ministre, *Canadien National Exploration* a fait une offre de plus d'un million de dollars, pendant les quatre derniers mois, en concession pour des tenures à bail de la Couronne, afin de pouvoir concurrencer de petites sociétés canadiennes indépendantes. Cela revient, en quelque sorte, à se servir pour cela des deniers publics.

Mais ce n'est pas seulement le cas d'une seule société de la Couronne, ils soumissionnent également contre Petro-Canada, qui est un autre bras du gouvernement.

Si le ministre songe donc à octroyer davantage de crédits au Canadien National pour le transport des céréales et pour l'expansion de ses installations, pourquoi cette société soumissionne-t-elle contre des sociétés indépendantes, et prend-elle leurs concessions?

M. Pepin: J'aimerais étudier cette question, car je crois savoir que le CN, comme d'autres sociétés ferroviaires, a par hasard des terrains, et que c'est également par hasard que certains de ces terrains contiennent du pétrole. Jusqu'à tout récemment, les propriétaires de terrains des régions avoisinantes prospéraient, et l'on soupçonnait que le pétrole de ces terrains provenait des terrains du CN. Je ne connais pas tous les détails de cette question. Mais le CN a décidé, à un certain moment, de procéder à l'exploitation de ses propres terrains, et je ne savais pas que le CN avait essayé d'acquérir d'autres terrains, sans se borner à simplement exploiter les siens. Or, c'est bien ce que vous voulez dire?

[Text]

Mr. McKnight: Yes, I was, Mr. Minister, and I will just continue on. It is true that until the National Energy Program Canadian National usually farmed out the exploration of their own lands where they held the mineral rights. Since the National Energy Program came into effect, they have actively drilled on their own lands. That is understandable.

• 1650

I will just quote from the December sale in the Province of Saskatchewan, in the Viking-Clay area, where eight parcels of land were purchased by Canadian National. The total acres in that sale were 2,473. Canadian National bought 1,757 Crown leases, or 71% of that total sale, for a price of \$750,890—over \$427 an acre. In the March sale, on March 8, just completed, the total acres sold were 49,000. CN bought 800 on leases, but they paid \$302,127. They spent over a million dollars to purchase leases from the Crown of Saskatchewan to explore and to develop and to bring oil on stream. That has nothing whatsoever to do with Canadian National already owning land with mineral rights; it is exploration in probably one of the most risky areas in Canada. If they have the funds to go ahead and compete with another Crown corporation, plus independent Canadian operators, they surely, sir, have the funds to go ahead and expand the rail capacity.

Mr. Pepin: So the next time Mr. Horner is here, question him on that; I will do so before you.

Mr. McKnight: Mr. Minister, you know it is not just Canadian National. PanCanadian, which is Canadian Pacific in the southern part of Saskatchewan, is deeply involved in oil exploration. But that is another aside as far as I am concerned, because this happens to be a Crown corporation bidding against another Crown corporation in my area.

You made a statement to Mr. Laniel, mentioning a letter you sent out to Quebec farmers. Could we have a copy of that, Mr. Chairman?

Mr. Pepin: It has been available all these . . .

Mr. McKnight: As a Saskatchewan farmer, I have not received any letter from you, sir, or the government to explain the policy as it affects me.

Mr. Pepin: Has it not been sent to all the members? It was released by agriculture, and my understanding was that it went to all the members of the House, but I may be wrong. That was my understanding.

Mr. McKnight: Not as a member of the House; I am talking about 150,000 farmers in the Canadian Wheat Board area in western Canada who would certainly be interested in what is being told their counterparts in Quebec. If it is anything like the Department of Agriculture ad that appeared in *The Gazette*, we think it may be different.

[Translation]

M. McKnight: Oui, c'est bien cela, monsieur le ministre, et je continuerai sur ma lancée. Jusqu'à la mise en place du programme énergétique national, le CN donnait généralement en sous-contrat l'exploration de ses propres terrains là où il avait des droits miniers. Depuis la mise en place du PEN, le CN a fait très activement du forage sur ses propres terrains. C'est compréhensible.

Je citerai seulement la vente en décembre, dans la région de Viking-Clay, dans la province de Saskatchewan: le CN y a acheté huit lots d'une superficie totale de 2,473 acres. Le CN a acheté 1,757 concessions de la Couronne soit 71 p. 100 de la vente totale au prix de \$750,890, soit plus de \$427 l'acre. Dans la vente du 8 mars, qui vient donc d'avoir lieu, la superficie totale des terres mises en vente était de 49,000 acres; le CN en a acheté 800 à bail, mais a payé \$302,127. Le CN a donc dépensé plus d'un million de dollars pour acheter des concessions à la Couronne de la Saskatchewan pour faire de l'exploration et de l'exploitation de pétrole. C'est sans relation avec le fait que le CN possède déjà des terrains avec des droits miniers; il s'agit ici d'exploration dans ce qui est peut-être l'une des régions du Canada où les risques sont les plus grands. Si CN a les capitaux pour se mettre sur les rangs avec une autre société de la Couronne, et avec des exploitants canadiens indépendants, il devrait aussi avoir les capitaux pour étendre le réseau ferroviaire.

M. Pepin: Posez donc la question à M. Horner la prochaine fois qu'il comparaitra, j'en ferai de même de mon côté.

M. McKnight: Il n'y a pas que le Canadien National, monsieur le ministre. PanCanadien qui est le Canadien Pacifique dans la partie sud de la Saskatchewan s'occupe également activement d'exploration pétrolière. Mais c'est une autre question, en ce qui me concerne, car il s'agit là d'une société de la Couronne qui soumissionne, dans ma région, contre une autre société de la Couronne.

Vous avez fait une déclaration à M. Laniel, où vous mentionnez une lettre que vous avez adressée aux agriculteurs du Québec. Pourrions-nous en avoir un exemplaire, monsieur le président?

M. Pepin: Elle est à votre disposition depuis . . .

M. McKnight: En tant qu'agriculteur de la Saskatchewan, je n'ai pas reçu de lettre de vous, monsieur, ou du gouvernement, pour expliquer la politique et les conséquences qu'elle aura pour moi.

M. Pepin: N'a-t-elle donc pas été diffusée auprès de tous les membres? Elle a été publiée par Agriculture, et j'avais cru comprendre qu'elle avait été adressée à tous les députés, mais je me trompe peut-être, j'ai peut-être mal compris.

M. McKnight: Je ne parle pas en tant que député, mais au nom des 150,000 agriculteurs qui relèvent de la Commission canadienne du blé dans l'Ouest et qui aimeraient certainement être aussi bien informés que leurs homologues du Québec. Les choses seraient différentes s'il s'agissait d'une annonce comme celle du Ministère de l'agriculture, qui a paru dans la *The Gazette*.

[Texte]

Mr. Pepin: Have you read the ad?

Mr. McKnight: Ah yes, the *Gazette* one.

Mr. Pepin: We dealt with that yesterday.

Mr. McKnight: We dealt with it earlier.

Mr. Pepin: I know you did.

Mr. McKnight: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Pepin: On what you said about CN and oil exploration—exploitation, not exploration . . .

Mr. McKnight: Not exploitation, exploration.

Mr. Pepin: Were these lands contiguous to CN land, or totally away from CN land?

Mr. McKnight: Some of them were terminous with the boundries. A drilling reservation was purchased totalling some 800-and-some acres, a drilling reserve that was no where near . . . It is in hectares, it is a little difficult: a 1,360 hectare track as a drilling reserve.

Mr. Pepin: But you said as far as you could see, there was no relationship between these pieces of land and land already owned by CN.

Mr. McKnight: The relationship, sir, is in the same Viking-Clay, in the same area. Some of the first wells CN drilled were at Cactus Lake, on land to which they had the mineral rights. From there they have expanded on their own land; they have a total of over 90 producing wells in the Viking area of Kindersley.

Their operations are questioned by independent operators as to the viability. For your information, the usual payout in that area is about \$400,000 production. They work on the basis of 2 to 1, which means to bring your well on stream and drill the well, you should have less than \$200,000 investment. This is what the independent people are working on. CN is paying more than \$200,000 before they bring their well into production, which means out of a 10 or 12 barrel well, they are not going to make any money.

Mr. Pepin: Mr. Horner would be pleased to talk to you on that subject, because he is quite proud of the use CN has made of the lands up to now.

Mr. McKnight: I can just say that the wheat producers in that part of Canada are not very happy, and they are not nearly as proud.

Mr. Nowlan: A \$243 million loss this year?

• 1655

The Chairman: Mr. Minister.

Mr. Pepin: Mr. Chairman, some of the gains are CN Exploration. Just to finish on that subject, the argument is that these are the lands, CN owns them. It is a bit eccentric not to use those lands to get the oil out of them, and by so doing

[Traduction]

M. Pepin: Avez-vous lu cette annonce?

M. McKnight: Oui, celle de la *Gazette*.

M. Pepin: Nous en avons parlé hier.

M. McKnight: Nous en avons parlé avant.

M. Pepin: Je sais que vous en avez parlé.

M. McKnight: Je vous remercie, monsieur le président.

M. Pepin: À propos de ce que vous avez dit sur le CN, et l'exploration pétrolière—l'exploitation, pas l'exploration . . .

M. McKnight: Non, pas l'exploitation, mais l'exploration.

M. Pepin: Ces terrains étaient-ils attenants aux terrains du CN, ou tout à fait séparés?

M. McKnight: Certains terrains étaient contigus aux limites des terrains du CN. Une zone de forage a été achetée, représentant une surface de plus de 800 acres, qui n'était nullement à proximité de . . . La superficie est donnée en hectares, et c'est un peu plus difficile: un terrain de 1,360 hectares comme zone de forage.

M. Pepin: Mais vous avez dit que pour autant que vous puissiez en juger, il n'y avait pas de lien entre ces terrains et ceux qui étaient déjà propriété de CN.

M. McKnight: Mais ils se trouvent dans la même région de Viking-Clay, c'est là la relation. Certains des premiers puits forés par le CN se trouvaient à Cactus Lake, sur des terrains sur lesquels il avait des droits miniers. À partir de là, le CN a étendu l'exploration sur ses propres terrains, et a maintenant plus de 90 puits actifs dans la région Viking de Kindersley.

Les exploitants indépendants se posent des questions quant à la viabilité de ces opérations. Sachez que dans cette région, on considère généralement que le seuil de rentabilité se situe à environ \$400,000 par opération. On travaille sur la base de 2 à 1, ce qui signifie que pour forer le puits et l'exploiter, il vous faut investir moins de \$200,000. C'est sur cette base que travaillent les sociétés indépendantes. Or, le CN dépense plus de \$200,000 avant de mettre le puits en exploitation, ce qui signifie que l'opération n'est pas rentable pour un puit de 10 à 12 barils.

M. Pepin: M. Horner serait heureux de vous parler de ce sujet, car il est très fier de la façon dont le CN a exploité ces terrains jusqu'à présent.

M. McKnight: Il en est certainement plus fier alors que les producteurs de blé de cette région, et je puis vous assurer qu'ils ne sont pas contents.

M. Nowlan: Une perte de 243 millions de dollars cette année?

Le président: Monsieur le ministre.

M. Pepin: Monsieur le président, c'est CN Exploration, qui a réalisé certains des bénéfices. Mais pour en finir avec ces questions, l'argument que l'on peut invoquer, c'est qu'il s'agit de terres qui sont la propriété de CN et qu'il serait bien singulier de ne pas les exploiter pour en tirer du pétrole, et

[Text]

make money that helps the CN in its overall financial situation.

The Chairman: Thank you, thank you. Order, please, order. We are getting a little unruly here.

Mr. Turner is next, followed by Mr. Nowlan.

Mr. Turner: Mr. Chairman and Mr. Minister, can you inform the members of the committee as to whether the Transportation of Dangerous Goods Act has been fully implemented?

Mr. Pepin: That is a tough one. The Dangerous Goods Act, which was passed in 1980, is not about to conclude the drafting of the regulations. The team of people is laboriously working at these regulations now. They are encountering all kinds of difficulties. They subdivided that, as you may recall, into three units. Realizing that they would not get there on time, they have now divided the units and they are going ahead on a sort of *seriatim* basis. All this is to say that the drafting of the regulations is late and I do not see how they will be in a position to conclude on that subject before some time next year. So there is quite a delay on the drafting of the regulations.

I might indicate one of the difficulties—there are so many that I can name but one. One of the difficulties is to reconcile these regulations with the United States' equivalent. One of the aspects of the trip Mr. Wilkins is making to Washington now is to try to activate the relationship between ourselves and the United States in order to come to some alternative in these regulations because of the importance of trade between Canada and the United States. That is one aspect, the regulations.

The other side is all the paraphernalia of similar laws being passed by the provinces, of federal-provincial agreements, of the training of inspectors, and all that. If I had time to go into the details of that, I think I could indicate to you that progress is much more visible and much more substantial in the other parts of the implementation of the dangerous goods legislation.

Mr. Turner: Of all the necessary inspectors that have been hired, are they fully trained and stationed in the main cities to service the main railway terminals across Canada?

Mr. Pepin: Some have been hired now, but the philosophy, the objective, is to use existing inspectors, both elsewhere in the federal government and in the provincial administration, in the municipal administration, and so on. Even at that, if I remember correctly, the expectation is that about 100 new inspectors will have to be found and hired in the foreseeable, the near future. That is the impression I have.

Mr. Turner: The ones you have right now, sir, will do a fabulous job across Canada.

Mr. Pepin: What is that?

Mr. Turner: I will give you 50 names of railroaders who will do a fabulous job right across Canada.

[Translation]

réaliser des bénéfices qui aident CN à redresser sa situation financière.

Le président: Je vous remercie. De l'ordre, messieurs! On commence à beaucoup s'agiter.

La parole est à M. Turner, puis à M. Nowlan.

M. Turner: Monsieur le président, monsieur le ministre, pouvez-vous dire aux membres de ce Comité si la Loi sur le transport des marchandises dangereuses est entièrement en vigueur?

M. Pepin: Voilà une question difficile: la Loi sur le transport des marchandises dangereuses a été adoptée en 1980, et on est encore en train d'en rédiger le règlement y afférant. Toute une équipe de gens est à l'ouvrage, et se heurte à toutes sortes de difficultés. On avait décidé, vous vous en souvenez peut-être, de diviser ce règlement en trois unités et quand on s'est rendu compte qu'on n'y arriverait pas à temps, on a subdivisé ces unités, et on procède maintenant point par point. Tout ceci pour vous dire que le règlement ne sera pas prêt à temps, et que je ne vois guère comment on le terminerait avant l'an prochain. Le retard est donc considérable.

C'est un travail qui est hérissé de difficultés, mais l'une d'entre elles est d'harmoniser ce règlement avec celui des États-Unis. L'une des missions confiées à M. Wilkins, pour le séjour qu'il fait actuellement à Washington, est d'essayer de ranimer les relations entre nous-mêmes et les États-Unis, afin de parvenir à une entente sur ce règlement, en raison de l'importance du commerce entre nos deux pays. C'est là l'un des aspects du problème.

L'autre difficulté, c'est la prolifération de lois similaires adoptées par les provinces, d'accords fédéraux-provinciaux, d'harmonisation de la formation des inspecteurs, et d'autres questions de ce genre. Si j'avais le temps d'entrer dans les détails, je pourrais vous montrer que des progrès beaucoup plus considérables et plus tangibles ont été faits dans d'autres parties afférentes à la mise en vigueur de cette loi.

M. Turner: Est-ce que les nombreux inspecteurs qui ont été embauchés ont reçu une formation complète? Les trouve-t-on dans les principales villes, aux principaux terminus de voies ferrées du Canada?

M. Pepin: Certains ont été embauchés, mais nous visons à faire appel aux inspecteurs que nous avons déjà, tant dans l'administration fédérale que provinciale et municipale, etc. Mais malgré tous nos efforts dans ce sens, je crois savoir qu'il faudra embaucher, dans un proche avenir, une centaine de nouveaux inspecteurs.

M. Turner: Ceux que vous avez à l'heure actuelle, monsieur, font de l'excellent travail dans ce pays.

M. Pepin: Que voulez-vous dire?

M. Turner: Je peux vous donner le nom d'une cinquantaine d'inspecteurs des chemins de fer qui feraient un excellent travail dans tout le pays.

[Texte]

Mr. Pepin: Mr. Kroeger says we have to get the person with . . .

Mr. Turner: Can you give me a list of the names of the places where the inspectors are going to be stationed? Are going to be on call on a 24-hours a day basis, seven days a week, like railroaders? We work for about 12, 14 years, seven days a week. If you are going to run train seven days a week, you are going to have accidents. Are you going to have them on a seven-day week basis?

Mr. Pepin: I cannot give you that information, unfortunately. Maybe Mr. Kroeger has some ideas. The only thing, again, that I want to emphasize, is that we hope to use inspectors who are there now, both in the federal administration in other agencies—in the CTC, in the Atomic Energy Control Board, and so on and so forth—and we hope to use also provincial officials and municipal officials as inspectors, instead of doubling up on everything that presently exists. That is the name of the game, Mr. Turner, if I may. This is a very, very important part: we must not duplicate.

Mr. Turner: On June 8, 1982, this standing committee adopted, by unanimous consent, the report to Parliament on the annual report of the CNR for 1980 and 1981—a reference from this committee enabling a thorough review of the CNR pension plan.

• 1700

Can you tell me what happens to that reference? Who is going to look after it? Are you going to move this resolution so that the Minister of Transport or the Minister of Labour can take this review into the committee? We have 45,000 CNR pensioners, and they are looking for a raise in their pensions.

We have been talking about this for 15 years, since Mr. Benjamin, Mr. Forrestall, Mr. Nowlan and I were here. We want action, sir! We do not want any more stalling tactics like Mr. LeClair or any body else. We want raises for these pensioners, because they are at death's door right now. Maybe you are waiting until they all pass on; then you will not have to raise their pensions. But we want action and we want a reference right now, so we can get on with the work of improving the pensions of the CNR and CPR employees.

Mr. Pepin: I understand the committee on pensions has now been created.

Mr. Turner: I am not talking about that. The pension scheme of 1965, when the Canada Pension Plan came in, was a three-tiered system: Canada Pension plus your old age pension plus your industrial pension. I am talking about the CNR industrial pension.

The Chairman: It is my understanding, for whatever it is worth . . .

Mr. Pepin: Who wants to try to answer this question?

The Chairman: It is my understanding . . .

[Traduction]

M. Pepin: M. Kroeger a dit que nous devons trouver la personne qui . . .

M. Turner: Pouvez-vous me donner une liste des endroits où ces inspecteurs vont être établis? Vont-ils être de service 24 heures par jour, sept jours par semaine, comme des cheminots? Pendant 12 ou 14 ans, nous travaillons 7 jours par semaine. Si les trains circulent 7 jours par semaine, vous allez avoir des accidents. Est-ce que vous allez les faire travailler à raison de 7 jours par semaine?

M. Pepin: Malheureusement, je ne puis vous donner ce genre de renseignement, M. Kroeger le pourra peut-être. Mais la seule chose que je voudrais souligner, c'est que nous espérons utiliser les inspecteurs que nous avons déjà, tant dans l'administration fédérale que dans d'autres organismes, à la CCT, à la Commission de contrôle de l'énergie atomique et autres, et nous espérons utiliser également comme inspecteurs les inspecteurs municipaux et provinciaux au lieu d'embaucher des gens qui feraient double emploi. C'est la règle que nous nous sommes donnés, monsieur Turner: éviter le double emploi.

M. Turner: Le 8 juin 1982, ce Comité permanent a adopté, au consentement unanime, le rapport au Parlement sur le rapport annuel du CN pour 1980 et 1981, un renvoi pour ce Comité afin d'autoriser une révision complète du régime de retraite du CN.

Pouvez-vous me dire ce qu'il est advenu de ce mandat ou renvoi? Qui s'en occupe? Allez-vous proposer cette résolution, afin que le ministre des Transports ou le ministre du Travail puisse faire faire cette étude en comité? Le CN compte 45,000 retraités, qui demandent une augmentation de leurs pensions de retraite.

Voilà 15 ans qu'on en parle, depuis que MM. Benjamin, Forrestall, Nowlan et moi sommes ici. Nous réclamons que l'on prenne des mesures, et qu'il n'y ait plus de tergiversation à la manière de M. LeClair, ou d'autres. Nous réclamons des augmentations pour ces retraités, car le temps presse pour eux. Vous attendez sans doute qu'ils soient à l'article de la mort, ce qui vous éviterait d'avoir à augmenter leurs pensions de retraite. Nous réclamons une intervention, et nous voulons tout de suite un renvoi, afin que nous puissions nous atteler à la tâche d'améliorer les retraites des employés du CN et du CP.

M. Pepin: Je crois savoir que le Comité sur la réforme des pensions a été institué.

M. Turner: Je ne vous parlais pas de cela. Le régime de pensions du Canada, qui date de 1965, comportait trois niveaux: le Régime de pension, l'allocation de vieillesse, et la pension de retraite des entreprises. Je vous parle de cette dernière, dans le cas du CN.

Le président: Je crois savoir, sans en être sûr . . .

M. Pepin: Qui est-ce qui veut répondre à cette question?

Le président: Je crois savoir . . .

[Text]

Mr. Pepin: In the meantime, while Mr. Kroeger prepares his answer...

Mr. Turner: Yes, but you have been answering this for 15 years. We do not want any more answers; we want a reference so we can go to work on this and get the pension plans improved.

The Chairman: Mr. Turner, I think I am correct. I might be wrong, but my understanding is that the special committee that has been struck to look at pension schemes in Canada will, in fact, be reviewing all the schemes, including the private schemes like the railroad pensions. So I think that committee will, in fact, be doing the work it was suggested this committee do. That is my understanding.

Mr. Turner: Mr. Chairman, every labour organization in the CNR and the CPR and every railroad in Canada has a bargaining unit; and that bargaining unit bargains for wages and benefits at bargaining time. The the CNR General Chairmen's Association rejected Dr. Noel Hall's pension report, which was part of the heritage fund.

Now, they were supposed to act on this. The General Chairmen's Association rejected it; the railways rejected it. Now, who the hell negotiates on behalf of the 45,000 pensioners? They are in a no-man's land, and we want action. We do not need any more reviews. I know what is wrong, and you know what is wrong; so let us do it.

Mr. Pepin: Just in passing—and I am afraid of being knocked down—can I...?

Mr. Turner: Yes, go ahead.

The Chairman: We will pick you up if you are knocked down.

Mr. Pepin: All right. The information I have from Mr. LeClair is that the negotiations of 1982 between CN and the unions—and that is applicable to even non-unionized people—have led to an increase of \$7 to \$15.75 a month.

Mr. Turner: Which is peanuts today, sir!

Mr. Pepin: I just wanted to give the facts, that this is the third year in a row in which they have done that. This year, the value was \$20 million. So that is what CN wants to tell the committee by way of indicating they have a heart.

The Chairman: That is your time, Mr. Turner. Thank you.

Mr. Turner: I do not accept the minister's answer, sir, because we have talked about this for 15 years; we have had about six different ministers and no action, sir. We need action and we need it as fast as we can. Maybe you are waiting for all these people to pass on; then you do not have to pay anything.

Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Turner.

Mr. Pepin: What about committees, Charles? Do you not have any faith in that avenue?

[Translation]

M. Pepin: En attendant que M. Kroeger ait préparé sa réponse...

M. Turner: Oui, mais voilà 15 ans que vous préparez cette réponse. Ce n'est pas une réponse que nous voulons, mais un mandat, afin que nous puissions nous mettre à la tâche et améliorer ce régime.

Le président: Je crois savoir, monsieur Turner, que le Comité spécial qui a été créé pour examiner la question des régimes de retraite du Canada étudiera tous les régimes, y compris les régimes privés comme ceux des sociétés de chemins de fer. Ce comité fera donc, à ma connaissance, le travail dont vous parlez.

M. Turner: Monsieur le président, tous les syndicats du CN et du CP, et toutes les sociétés de chemins de fer du Canada ont une unité de négociations, qui négocie les salaires et avantages sociaux. L'Association générale des présidents du CN a rejeté le rapport sur les régimes de retraite de M. Noel Hall, qui faisait partie du fonds du patrimoine.

Une intervention avait été demandée, et cette Association l'a rejetée; les chemins de fer l'ont donc rejetée. Qui donc va alors négocier pour les 45,000 retraités? Ils se trouvent dans une zone mal définie et nous ne voulons plus de paroles, plus de révisions, mais des actes. Je sais où le bât blesse, vous le savez aussi, il faut donc faire quelque chose.

M. Pepin: Je voudrais glisser un mot—mais je crains que l'on ne me tape dessus—est-ce que vous permettez?

M. Turner: Oui, allez-y.

Le président: Nous vous ramasserons si vous vous faites assommer.

M. Pepin: Très bien. M. LeClair me dit que les négociations de 1982 entre le CN et les syndicats—et les résultats s'appliquent même aux employés non syndiqués—ont amené une augmentation de \$7 à \$15.75 par mois.

M. Turner: C'est trois fois rien de nos jours, monsieur!

M. Pepin: Je voulais simplement vous donner les faits: c'est la troisième année successive que cela s'est fait. Cette année, la valeur totale était de 20 millions de dollars. C'est ce que le CN veut dire au Comité, pour montrer qu'ils ne sont pas aussi durs qu'on le dit.

Le président: Vous avez eu votre temps de parole, monsieur Turner. Merci.

M. Turner: Je n'accepte pas la réponse du ministre, monsieur, car il y a 15 ans que nous parlons de cette question, nous avons eu six ministres, et la situation est tout aussi stationnaire, monsieur. Il nous faut passer à l'action, et ce aussi rapidement que possible. Vous attendez sans doute que tous ces gens-là rendent l'âme, cela vous évitera de leur payer quoi que ce soit.

Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Turner.

M. Pepin: Les comités, Charles, ne vous inspirent-ils donc aucune confiance?

[Texte]

Mr. Turner: It has been going on for 15 years.

The Chairman: Order, please. Order. For the benefit of all members of the committee, I think I should state that the Subcommittee on Agenda and Procedure discussed at some length the motion moved by this committee that we seek a reference. We did seek the reference. It was not granted.

• 1705

We had several discussions in the committee and in view of the workload the committee had, there was some question in the minds of the members of the subcommittee that we were probably not well equipped to do that study. Knowing the Minister of Health was proposing a special committee to deal with pensions, it was our judgment, I believe, and you may correct me if I am wrong, Mr. Nowlan, that that committee might be better prepared, better equipped and have a better mandate to deal with all of the railway pension schemes—not just CN but CNCP and other railroads as well—than this committee would be. Our reference would not have allowed us to deal with railroads other than CN.

Mr. Nowlan: It is an important subject which Mr. Turner mentioned here before the committee. I generally agree, Mr. Chairman, with what you say. My recollection is that we felt, because this pension review was pending, we, as a committee, might have a difficult time getting the reference we would need from the House with the staff we would need to go into it. In that sense, I agree, although it may be suggested that people are passing the buck; but that was not really the intent, Mr. Turner, as you know very well. Anyway, this is to be taken from my time.

The Chairman: No, it is not, Mr. Nowlan. Your time starts now at 5.07 p.m.

Mr. Nowlan: Okay. We are on our way.

Mr. Minister, just two thoughts. Like Mr. Turner, everything has been around a long, long time. I want to go back to two matters, especially one, which we touched on Tuesday and you gave your interesting answer and I was not as specific as I should have been and I am going to be very specific today because I asked a question in the House today and I really did not press you on it the other day. You said earlier, and I knew this was the answer, that you had made, previously, a representation to the then Minister of Finance on the fuel compensation tax. My question to you specifically, then: was it the then Minister of Finance, Mr. MacEachen, or is it the present Minister of Finance, Mr. Lalonde? If it was not Lalonde, have you again gone back with your representation, rather than letting it sit there and collect dust and cobwebs, and really made your representation as your duty bound to do, being the minister responsible for transportation services in this country?

Mr. Pepin: Well, Madam Chairperson, first of all I said this the other day in confidence my old friend. I told you that in confidence.

[Traduction]

M. Turner: Il y a 15 ans que cela dure.

Le président: Un peu d'ordre, messieurs, s'il vous plaît! Je voudrais signaler à l'intention de tous les membres de ce Comité que le Sous-comité de l'ordre du jour et de la procédure a longuement discuté de la motion adoptée par ce Comité demandant un renvoi. Nous avons demandé le renvoi, et il a été refusé.

Nous en avons discuté à plusieurs reprises en Comité, et compte tenu de la charge de travail que nous avons, les membres du Sous-comité n'étaient pas sûrs de pouvoir assumer cette tâche. Sachant que le Ministre de la santé avait proposé l'institution d'un comité spécial qui étudierait la question des pensions de retraite, nous avons jugé, je crois, vous pouvez me reprendre si je me trompe, monsieur Nowlan, que ce comité-là serait mieux préparé, mieux armé, aurait un meilleur mandat pour étudier l'ensemble des régimes de retraite des chemins de fer sans s'attarder uniquement au CN, mais en englobant le CN, le CP et les autres sociétés de chemins de fer, ce que notre mandat ne nous aurait pas permis.

M. Nowlan: C'est un sujet important que M. Turner a soulevé précédemment devant ce Comité. Je suis en général d'accord avec ce que vous dites, monsieur le président. Je me souviens en effet que nous avons jugé, puisque cette révision des pensions de retraite était prévue, qu'il nous serait difficile, en tant que sous-comité, d'obtenir de la Chambre le renvoi qui était nécessaire, ainsi que le personnel qu'il nous faudrait. Je suis d'accord sur ce point, bien qu'on puisse nous accuser de nous dérober, mais ce n'était pas notre intention, monsieur Turner, comme vous le savez fort bien. Quoi qu'il en soit, ceci va être pris sur mon temps.

Le président: Non, cela ne va pas l'être, monsieur Nowlan. Votre temps de parole commence maintenant, à 17h07.

M. Nowlan: Très bien, allons-y.

Monsieur le ministre, deux réflexions seulement. Je pense, comme M. Turner, qu'il y a fort longtemps qu'on nous rebat les oreilles de cette question. Je voudrais revenir sur deux sujets, un en particulier, que nous avons abordé mardi, et auquel vous avez donné une réponse intéressante. Je n'ai pas été aussi précis que je l'aurais dû, mais je vais l'être aujourd'hui, car je vous ai posé une question à la Chambre, et je n'avais pas poussé la chose assez loin l'autre jour. Vous aviez dit, et je sais que c'était la réponse, que vous aviez fait une proposition au Ministre des finances sur la taxe d'indemnisation pétrolière. Je vous ai alors demandé si c'était le Ministre des finances de l'époque, M. MacEachen, ou le Ministre des finances actuel, M. Lalonde. Si ce n'était pas M. Lalonde, est-ce que vous avez refait votre proposition plutôt que de la mettre dans les tiroirs, est-ce que vous avez réellement posé de nouveau la question, ainsi qu'il est de votre devoir, en votre qualité de ministre responsable des services de transport de ce pays?

M. Pepin: Eh bien, madame le président, j'ai dit cela, l'autre jour, en confidence.

[Text]

Mr. Nowlan: Oh! Bullshoot! Bullshoot! What a lot of balderdash! You said it here, right in the openness of this grand inquisition . . . Do not take that from my time!

Mr. Pepin: I was surprised to hear my friend has abused this information, against me, today. The important thing is that the position of the department on this matter, which I make mine, has been broadcast to everybody in town who contributes to the decision. But you should have quoted also what I added after giving you this information; I added that the Minister of Finance, in every country, has special responsibilities that are not the responsibilities of the branchline authorities, if you like, Mr. Nowlan. I said that too, which was a rather interesting part.

Mr. Nowlan: I understand that. But this part of your answer bothers me because I can understand the generality that the Department of Finance knows the generality of the position of the department or the Minister of Transport. I think this is a heck of a lot different and passive compared to the very active . . . you are a very beguiling, persuasive individual when you put your mind to it, even though Elizabeth Dole took you to the cleaners. Regardless of that, you can be persuasive. I think it is a lot different and it shows a lethargy, with respect. I do not agree with the "alley cat"; I really sort of like you, you know. And I do not like alley cats, compared to my friend up here. I like purebreds. But the point of the matter is . . .

The Chairman: I think that is a matter for the agricultural committee.

Mr. Nowlan: I think there is an interesting explanation of perhaps some problems in the Department of Transport where you do not take the bull by the horns and again repeat a representation to the Minister rather than have some brief lay on some finance minister's desk about the general position of the Department of Transport on a tax that has no justification whatsoever, in view of its genesis. The facts are all different now. My question, really—and I have already spent too long on this one as I want to get back to the dangerous goods and specifics—is: have you again, specifically, personally, made your representation to the present Minister of Finance about the unfairness of a tax levied when circumstances were totally different to what they are today?

• 1710

Mr. Pepin: To be frank, I do not know if I repeated these views to Mr. Lalonde since he has become Minister of Finance, but I did at the time when he was Minister of Energy, Mines and Resources. But I do not think, really, that anybody who is involved in the definition of this situation has any doubt as to where the Department of Transport sits on these matters. It is very well known. I repeat, the Minister of Finance has other preoccupations.

Mr. Nowlan: You were very honest in that answer, but I would just say as a passing shot that, to me, a representation to the then Minister of Energy, Mines and Resources on a tax that had logic to it at the time, is not the same thing as having a representation to the present incumbent in Finance—albeit the same person, when the circumstances are totally different.

[Translation]

M. Nowlan: Sornettes et balivernes! Quelle foutaise vous nous racontez là! Vous l'avez dit ici, devant ce Comité réuni comme un tribunal d'inquisition . . . Ne me faites pas perdre mon temps de parole pour ça!

M. Pepin: J'ai été surpris de constater que mon ami a abusé de cette information et l'a tournée aujourd'hui contre moi. Ce qui est important, c'est que la position du ministère sur cette question, position que je fais mienne, a été ainsi communiquée à tous ceux qui contribuent à prendre cette décision. Mais vous auriez également dû citer ce que j'ai ajouté, après vous avoir donné cette information, à savoir que le Ministre des finances, dans chaque pays, a des attributions spéciales qui ne sont pas celles des ministères opérationnels, monsieur Nowlan. J'ai ajouté cela, et cela ne manquait pourtant pas d'intérêt.

M. Nowlan: Je comprends cela. Mais cette partie de votre réponse me préoccupe, car je peux comprendre que le ministère des Finances connaît la position du ministère, ou du Ministre des transports. Cela me paraît fort différent, et passif comparé à la position très active . . . Vous savez être fort convaincant et habile quand vous vous y mettez, bien que Elizabeth Dole vous ait rudement malmené. N'empêche, vous savez être convaincant, alors qu'ici vous faites preuve d'une sorte de passivité, si vous me permettez. Je ne suis pas d'accord avec l'appellation de «chat de gouttière», vous m'êtes plutôt sympathique, vous savez, et moi, je n'aime que les chats de race, pas les chats de gouttière. Mais la question, c'est que . . .

Le président: Je crois qu'il faut la soumettre au Comité de l'agriculture.

M. Nowlan: Il y a une explication intéressante à cela: au ministère des Transports, on ne sait pas prendre le taureau par les cornes, et présenter de nouveau une proposition au ministre plutôt que d'envoyer un mémoire au ministère des Finances sur la position du ministère des Transports sur une taxe qui est dénuée de signification, compte tenu de son origine. Toute la situation a évolué. Mais je me suis suffisamment éloigné du sujet, et je voudrais revenir au cœur de la question, à savoir si vous avez personnellement présenté au Ministre actuel des finances vos observations sur l'injustice d'une taxe imposée lorsque les circonstances étaient différentes du tout au tout de ce qu'elles sont aujourd'hui?

M. Pepin: Pour vous parler franchement, je ne sais pas si j'ai répété ces opinions à M. Lalonde depuis qu'il est devenu ministre des Finances mais je les lui ai certainement fait connaître quand il était ministre de l'Énergie, des Mines et des Ressources. Mais je ne crois pas que les intervenants aient le moindre doute concernant la position du ministère des Transports. Elle est très bien connue. Je vous répète donc que le ministre des Finances a d'autres préoccupations.

M. Nowlan: Vous m'avez donné une réponse très honnête, mais je vous dirai en passant qu'une recommandation au ministre de l'Énergie, des Mines et des Ressources de l'époque concernant une taxe qui était peut-être justifiée à ce moment-là n'est pas la même chose qu'une recommandation faite au titulaire actuel du poste des Finances, même si c'est la

[Texte]

I think this shows a real problem in the mentality of the department.

Mr. Pepin: Well, if it can help you, I was just reminded—and reminded myself at the same time as I was reminded—that recently I had a conversation with the now Minister of Finance on the subject of one of the items of our announcements with respect to Mirabel. You will recall that one of these items was the elimination of the tax on fuel at Mirabel, and I remember that the other subject came up at that time.

Mr. Nowlan: Your proposal for Mirabel, we all know, is a real can of worms. You have had some interesting proposals, and there is some real difficulty in implementing them to help Mirabel.

Mr. Pepin: I have had no chance.

Mr. Nowlan: Okay. I have two subjects. One is the Transportation of Dangerous Goods Act, and one is talking about airports and the closure of air control towers. On the dangerous goods issue, which Mr. Turner has opened up, I know about, and received a copy of, a letter from the Canadian Agricultural Chemicals Association dated February 16, which sent a very detailed brief to you, and I would like to know what your response has been to their submission. If you have responded, to expedite this part of the interrogation, could we have a copy of that reply?

Mr. Pepin: I did more than that. I sat with them for more than one hour, if not two. So I listened to the whole of their representations. One of these representations had to do with their preoccupation with Canada—U.S. trade, and that was really of paramount importance.

One of the consequences of the meeting was the effort that we are going to go through now to accelerate the negotiations with the Americans on that subject. Already, some zones have been added. First of all, it is not so many products, if my memory serves me right; it encompasses about 40 products with the United States. Some are defined as hard; others as medium hard, and others as soft.

So the approach has been made, and we are going to try now . . . it was going to be done, but we are accelerating that to see if we cannot come to a *modus vivendi* with the Americans, so that on a very practical basis in view of the importance of our trade with the United States, some accommodation can be made.

You realize what one of the aspects is. Our people have been more preoccupied with international criteria than the Americans have been. We think we are moving with the times. We think this is a good investment on our part but, at the same time, we have to be realistic and conform to the slower pace that the Americans have been taking. Hopefully, this can be worked out.

Mr. Nowlan: I appreciate that answer in part, but my question really is this then: Other than sitting down and talking, and having this very involved conversation and discussion with them, you have not formally replied to their letter of February 16, have you?

[Traduction]

même personne, quand les circonstances sont totalement différentes. Je crois que cela démontre quelque chose qui ne tourne pas rond dans la mentalité du ministère.

M. Pepin: Eh bien, je viens de me rappeler que j'ai eu une conversation récemment avec le ministre des Finances concernant une des questions mentionnées dans notre annonce au sujet de Mirabel. Il s'agissait de supprimer la taxe sur le carburant à Mirabel et je me souviens que l'autre sujet a été soulevé à ce moment-là.

M. Nowlan: Votre proposition dans le cas de Mirabel, nous le savons tous, est une véritable boîte de Pandore. Vous avez quelques propositions intéressantes à faire mais leur application de façon à aider Mirabel pose de réelles difficultés.

M. Pepin: Je n'ai eu aucune chance.

M. Nowlan: Très bien. J'ai deux sujets ici. D'abord la Loi sur le transport des marchandises dangereuses et ensuite la fermeture de certaines tours de contrôle aériennes. Au sujet des marchandises dangereuses, question qui a été soulevée par M. Turner, j'ai reçu un exemplaire d'une lettre de l'Association canadienne des produits chimiques agricoles datée du 16 février. Cette association vous a envoyé un mémoire très détaillé et j'aimerais savoir comment vous y avez répondu. Si vous avez répondu, ce serait plus rapide si vous nous donniez un exemplaire de votre réponse.

M. Pepin: Je ne me suis pas contenté d'envoyer une simple réponse. J'ai eu un entretien de plus d'une heure, même de deux, avec les représentants de l'Association. Donc j'ai écouté toutes leurs demandes, dont l'une des plus importantes porte sur le commerce canado-américain.

Suite à cette réunion, nous essayons d'accélérer les négociations avec les Américains à ce sujet. Certaines zones ont déjà été ajoutées. Tout d'abord, les produits ne sont pas tellement nombreux, si je me souviens bien, il y en a une quarantaine qui sont impliquées dans notre commerce avec les États-Unis. Certains sont définis comme des produits durs, d'autres durs moyens et d'autres comme tendres.

Donc nous avons fait des démarches que nous accélérons pour le moment afin d'en arriver à un *modus vivendi* avec les Américains, une sorte d'entente pratique étant donné l'importance de notre commerce avec les États-Unis.

Vous connaissez un des aspects de cette question. Les Canadiens se sont préoccupés davantage des critères internationaux que les Américains. Nous croyons que nous évoluons avec les temps. Cela représente un bon investissement à nos yeux mais, en même temps, nous devons être réalistes et nous adapter au rythme plus lent suivi par les Américains. J'espère que toute cette question pourra se régler.

M. Nowlan: J'apprécie votre réponse en partie mais ma question est donc la suivante: à part cet entretien détaillé avec les représentants de l'association, vous n'avez pas encore envoyé une réponse officielle à la lettre du 16 octobre, si je comprends bien.

[Text]

Mr. Pepin: I will consult my officials. Have we? Do we intend to?

Mr. Nowlan: I have so many questions coming from that, yet I do not have the time in the 10 minutes. So if you are going to formally reply, obviously I guess you would send us a copy of your response, would you not?

Mr. Pepin: I know I told Mr. Allison to get in touch with Mr. Ray Bélanger, a former officer of mine when I was Minister of Industry, Trade and Commerce. But I will now consider the possibility of giving him a written reaction.

Mr. Nowlan: Could I ask you a specific question on the . . .

The Chairman: Final question. Oh, sorry; you have two more minutes.

Mr. Nowlan: Good God! I have seen tougher days and many strange things, but the clock still ticks, I hope.

• 1715

The Chairman: You have two more minutes. I am sorry.

Mr. Nowlan: Okay. This is my last question on dangerous goods, and I am hoping there is a more formal response and we will see it. What does the department feel, Mr. Chairman, about the proposal to try to bring some order and logic to a very complex issue and to have two schedules of dangerous goods, one specifically on explosives and the other for other dangerous goods?

Mr. Pepin: That is too technical for me.

Mr. Nowlan: Okay. Then let me come . . .

Mr. Pepin: You ask Mr. Allison when he comes in.

Mr. Nowlan: Okay. My time is almost up. Let us go to the closure of control towers.

In November of 1982, you recall that there were some discussion reports or inter-office memos in your department recommending closure, potential closure, of 10 of the 60 airport control towers across the country. You said in the House that this is being studied now and Mr. Sinclair, when he came before the committee, said the thing was being studied. What is the present status of this proposal?

Mr. Pepin: As I am sure you will pay more importance to what Mr. Sinclair says then what I say, I will ask Mr. Sinclair.

Mr. Nowlan: Well, I was a little hard on him the first day that he mentioned this because he was new to the job. I was a little rude, but I was irritated.

Mr. Pepin: I will give you a chance to be pleasant now.

Mr. Nowlan: Oh, that is all right. St. Patrick's day, I am always pleasant.

[Translation]

M. Pepin: Je vais consulter mes collaborateurs. L'avons-nous déjà fait? Est-ce notre intention?

M. Nowlan: J'ai de nombreuses questions qui découlent de cela mais je n'en aurai pas le temps en dix minutes. Si vous allez envoyer une réponse officielle, je suppose que vous nous en donnerez un exemplaire, n'est-ce pas?

M. Pepin: Je sais que j'ai dit à M. Allison de se mettre en contact avec M. Ray Bélanger, un ancien collaborateur à moi lorsque j'étais ministre de l'Industrie et du Commerce. Mais je vais maintenant considérer la possibilité de lui donner une réponse écrite.

M. Nowlan: Pourrais-je vous poser une question précise sur . . .

Le président: Votre dernière question. Excusez-moi; il vous reste deux minutes.

M. Nowlan: J'ai vu des journées plus rudes et bien des choses étranges mais la pendule fonctionne-t-elle toujours bien? Je l'espère!

Le président: Je m'excuse, il vous reste deux minutes.

M. Nowlan: Très bien. C'est ma dernière question sur les marchandises dangereuses et j'espère qu'il y aura une réponse officielle que nous aurons l'occasion de voir. Que pense le ministère de la proposition visant à rendre une question très complexe plus logique et raisonnable par l'élaboration de deux annexes précisant les marchandises dangereuses, l'une portant uniquement sur les explosifs et l'autre sur les marchandises dangereuses.

M. Pepin: C'est une question trop technique pour moi.

M. Nowlan: Bien. Je vais donc . . .

M. Pepin: Posez-la à M. Allison quand il viendra.

M. Nowlan: Très bien. Mon temps est presque écoulé. Parlons maintenant de la fermeture de tours de contrôle.

Vous vous souviendrez qu'en novembre de 1982 il était question de rapports ou de notes de service que considérait votre ministère sur la fermeture éventuelle de 10 des 60 tours de contrôle aérien au Canada. Vous avez dit à la Chambre que cette question fait maintenant l'objet d'une étude, comme l'a déclaré M. Sinclair lors de sa comparaison en comité. Où en est cette proposition à l'heure actuelle?

M. Pepin: Comme je suis sûr que vous accorderez davantage d'importance à ce que vous dira M. Sinclair qu'à mes propres observations, je vais céder la parole à M. Sinclair.

M. Nowlan: J'ai été un peu dur à son égard le jour où il a mentionné cette question parce qu'il venait d'entrer dans ses nouvelles fonctions. J'ai été un peu grossier mais j'étais irrité.

M. Pepin: Je vais maintenant vous donner l'occasion d'être agréable.

M. Nowlan: Oh, ça va. Pour la St-Patrice, je suis toujours agréable.

[Texte]

So okay, after cutting the garbage, what is the present status of the proposal?

The Chairman: In honour of St. Patrick's Day we will hear from Mr. Sinclair.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, if I may. There is no proposal at this time to close any air traffic control towers.

Mr. Nowlan: And it is not being studied, considered by the department?

Mr. Sinclair: The subject that is being studied is the criteria for when we would commission air traffic control towers, or the criteria by which an air traffic control tower would be decommissioned, and the potentials for consideration of what should be the hours of service during which an air traffic control tower would be operating.

In other words, we are dealing with criteria. We have no proposals in front of us to close any air traffic control tower.

Mr. Nowlan: Thank you. My last question comes back to the question I asked the minister on Tuesday. And we have mentioned the Easter break and perhaps the summer break and perhaps a prorogation—who knows, even an election. When do you expect the appointment of the chairman of the CTC? And is it going to come within your department, or is it going to be an ex-politician, or is it going to be someone interested in transport but neither of those two categories?

Mr. Pepin: I have already given you the answer. I made a suggestion and it has not yet been accepted.

Mr. Nowlan: No, but was that a person from within your department?

Mr. Pepin: No.

The Chairman: I think we will not get into speculative matters beyond that. Mr. Parker has been very patient. It is his turn next, but before he does I would like to remind the minister that Mr. McKnight asked him if he would table a letter he wrote to the farmers of Quebec. The minister did not answer. I wonder if the minister intends to acquiesce to that request?

Mr. Pepin: Now, sir.

The Chairman: Now? It could not be more efficient.

Does the committee wish to have that appended to this day's proceedings or simply circulated to members?

An hon. Member: How long is it?

Mr. Pepin: Oh, seven or eight pages.

The Chairman: Append it?

Mr. Pepin: I am sorry, but I thought there was some—there is a communiqué at the beginning. I am sorry. It is 15 pages, but it is pretty . . .

An hon. Member: It is a good one.

[Traduction]

Mis à part toutes ces amabilités, où en est la proposition à l'heure actuelle?

Le président: En l'honneur de la St-Patrick nous allons entendre M. Sinclair.

M. Sinclair: Monsieur le président, il n'y a pas de proposition à l'heure actuelle en vue de fermer des tours de contrôle aérien.

M. Nowlan: Et le ministère ne considère pas cette possibilité?

M. Sinclair: Notre étude porte sur les critères nous permettant de décider si des tours de contrôle aérien sont nécessaires ou si elles ne sont plus nécessaires et aussi les heures de service ou de fonctionnement de ces tours.

Autrement dit, nous étudions les critères. Il n'y a pas de proposition en vue de la fermeture d'une tour.

M. Nowlan: Merci. Pour ma dernière question je reviens à celle que j'ai posée au ministre mardi. Nous avons parlé des vacances de Pâques et d'été et peut-être même d'une prorogation . . . qui sait, même d'élections. Quand le président de la CTC sera-t-il nommé? S'agira-t-il d'un fonctionnaire de votre ministère ou d'un ancien politicien, ou bien de quelqu'un qui s'intéresse au transport mais qui ne se trouve dans aucune de ces deux catégories?

M. Pepin: Je vous ai déjà donné la réponse. J'ai fait une suggestion, mais elle n'a pas encore été acceptée.

M. Nowlan: Non, mais s'agissait-il d'un fonctionnaire de votre ministère?

M. Pepin: Non.

Le président: Je ne crois pas que nous nous lancerons dans des conjectures à ce sujet. M. Parker a été très patient. C'est maintenant son tour, mais avant qu'il prenne la parole, je voudrais rappeler au ministre que M. McKnight lui avait demandé s'il déposerait une lettre qu'il avait écrite aux cultivateurs du Québec. Le ministre n'avait pas répondu. Le ministre a-t-il l'intention d'accéder à cette demande?

M. Pepin: Maintenant, monsieur.

Le président: Maintenant? Cela ne pourrait pas être plus efficace.

Le Comité veut-il que la lettre soit jointe en annexe à nos délibérations d'aujourd'hui ou qu'elle soit simplement distribuée aux députés?

Une voix: Quelle est sa longueur?

M. Pepin: Sept ou huit pages.

Le président: Elle sera jointe en annexe?

M. Pepin: Excusez-moi, il y a un communiqué au début. Il s'agit de 15 pages mais c'est assez . . .

Une voix: Et c'en est un bon.

[Text]

The Chairman: Anyway, it is tabled and appended. Is that agreed?

An. hon. Member: Agreed.

The Chairman: Thank you. Mr. Parker.

Mr. Parker: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Minister, I would like to follow up on the last question by the member from—where are you from?

Mr. Nowlan: Annapolis Valley—Hants.

Mr. Parker: Annapolis Valley. I think it is imperative at this time that the minister intercede here and request that this chairman be appointed immediately. We have got situations out there where you have 100 inspectors that are being trained for the handling of dangerous goods and so on at a cost of about \$1 million, in your estimates here. You have distributed changes to the uniform code of operating rules for the railways and so on, and I think it is imperative that someone be put . . . I would like to ask the minister if he would try to get this appointment made as soon as possible so this department can have the leadership and the new person will be on stream, knowing what has taken place and so on.

• 1720

Mr. Pepin: I obviously do not disagree with Mr. Parker, because I already have presented a name. But I just want to underline what I said the other day, that there is an acting chairman now. The vice-chairman is acting, so there is no vacuum of authority at the CTC. I underlined the other day that all the other chairs of the CTC are now filled, which is a good, orderly situation to report on.

Mr. Parker: Then I can assume from your answer that the acting person is the one who will possibly get the position.

Mr. Pepin: Mr. Gray? No, I did not say that.

Mr. Parker: My question is . . .

Mr. Pepin: I said there was an acting chairman now.

Mr. Parker: My question is that it is imperative the new person be in there so he is up to date and knows what is taking place. I think the minister should take that into consideration.

Mr. Pepin: I said I did not disagree. But I told you there is an acting chairman now, and the acting chairman is doing the job of the chairman.

Mr. Parker: Okay. Mr. Chairman, what I would like to do now is follow on the questioning of the member from Regina West with regard to the Dominion Coal blocks in British Columbia. He mentioned the agreement with the CP Rail because of the Kettle Valley railroad in the early 1900s and the agreements that were made. The province put up the 15,000 acres of valuable coal lands for domestic use in Canada at \$2 a tonne and tied it at that through the Crow's Nest agreement.

[Translation]

Le président: Quoi qu'il en soit, elle est déposée et jointe en annexe, êtes-vous d'accord?

Une voix: D'accord.

Le président: Merci. Monsieur Parker.

M. Parker: Merci, monsieur le président. Monsieur le président, je voudrais donner suite à la dernière question posée par le député de . . . d'où venez-vous?

M. Nowlan: Annapolis Valley—Hants.

M. Parker: Le député d'Annapolis Valley. Je crois qu'il est impératif que le ministre intervienne à ce moment-ci pour demander que le président soit nommé immédiatement. On forme une centaine d'inspecteurs qui seront chargés de veiller à la sécurité dans le transport des marchandises dangereuses, cette formation nous coûtera environ un million de dollars d'après vos prévisions. Vous avez distribué des modifications au code uniforme des règles de fonctionnement dans le cas des chemins de fer et j'estime qu'il est impératif que quelqu'un soit nommé . . . Je demanderai au ministre s'il envisage une nomination aussi rapidement que possible pour que le ministre puisse bénéficier d'un dirigeant qui connaît exactement ce qui se passe etc.

M. Pepin: Il est évident que je ne suis pas en désaccord avec M. Parker car j'ai déjà présenté un nom. Mais je tiens à souligner ce que j'ai dit l'autre jour, il y a un président suppléant. Il s'agit du vice-président, donc il n'y a pas de vide à ce poste d'autorité à la CTC. J'ai aussi souligné l'autre jour que tous les postes de la CCT sont maintenant remplis, et c'est un plaisir pour moi de le constater.

M. Parker: Je présume de votre réponse que le président suppléant est la personne qui risque d'avoir la nomination.

M. Pepin: M. Gray? Non, ce n'est pas ce que j'ai dit.

M. Parker: Je dis que . . .

M. Pepin: J'ai dit qu'il y avait un président suppléant pour l'instant.

M. Parker: J'ai dit qu'il est impératif que le nouveau président occupe sa place pour qu'il puisse se maintenir à jour et savoir ce qui se passe. Je crois que le ministre devrait prendre cela en considération.

M. Pepin: J'ai dit que je n'étais pas en désaccord avec vous. Mais j'ai précisé qu'il y avait maintenant un président suppléant qui fait le travail du président.

M. Parker: Très bien. Monsieur le président, j'aimerais maintenant continuer les questions commencées par le député de Regina-Ouest concernant la Dominion Coal en Colombie-Britannique. Il a mentionné l'accord avec le CP, conclu à cause du chemin de fer Kettle Valley construit au début du siècle. La province a accordé ce bassin houiller de quelque 15,000 acres et la production à un tarif de \$2 la tonne devait servir aux besoins nationaux; le transport était lié au taux prévu par l'accord du Nid-de-Corbeau.

[Texte]

Since that time, we have lost the Kettle Valley railroad that served that area of the riding. We have lost the passenger service in that area. We have lost the express service in that area. We have lost many parts of the service the railways provided.

Now the minister is going to change the rules and allow the railways to get out of something else again, the other commitment on it. I would ask the minister if that is going to be done? Surely to goodness, the minister has a responsibility to at least turn the lands back to the people who turned it over, so we will have something out of that agreement. Will he make a commitment that those lands will be turned back to the Province of British Columbia, if this agreement is changed?

Mr. Pepin: May I tease you members of the NDP a little bit? It is strange you have reluctance to send the bill before a special committee and that all you want to talk about is the bill. Why do we not be consequential and talk about the bill?

On that subject, I am being just a means to an end now in the sense that the only thing I am doing is to eliminate an anomaly: the fact that the coal could not be sold at more than \$2 a tonne. That is all I am doing.

As for the rest of the other parties interested such as the Government of British Columbia, if there is a constitutional problem, it will be dealt with by the Minister of Justice. If there is a development to take place, it will be dealt with by the Minister of Energy, Mines and Resources. I am just being an incidental to that.

Mr. Parker: I am asking you to get rid of that anomaly and turn it back to the province. That is the difference.

Now, I would like to follow up also on that same . . .

Mr. Pepin: If it belongs to the province, it will go to the province. If it does not belong to the province, if it belongs to the federal government, it will go to the federal government; and if there is a constitutional issue, it will be resolved in the way all other constitutional issues are.

Mr. Parker: Now I would like to follow up a little bit further with regard to the commitments made.

Mr. Pepin: You may remember, when I took this department, I had a constitutional debate with the Government of British Columbia on Roberts Banks. You will recall there was a constitutional debate, and Mr. Phillips and I were bright enough to say: Let us ignore that and let us have a port.

Mr. Parker: I commend you for that.

Mr. Pepin: Yes. Maybe the same thing will happen now.

Mr. Parker: Now I would like to follow up, if I may. When your statement was made with regard to the proposed changes to the Crow, the very minute it was made, at my office there was delivered a nice, shiny, covered envelope with CP Rail's proposals of what their plans are. I did not get one from CNR, and I do not know why. But I would like to just read from page

[Traduction]

Depuis cette époque, nous avons perdu le chemin de fer Kettle Valley qui servait cette région de la circonscription. Nous avons perdu notre service-voyageurs. Nous avons aussi perdu le service express.

Je voudrais savoir si le ministre va maintenant changer les règles et permettre au chemin de fer de se décharger de sa responsabilité, de son engagement. Je voudrais que le ministre me dise si cela va se passer ainsi. Le ministre a tout de même la responsabilité de rendre les terres à la population qui les avait cédées de sorte que cette entente nous donnera au moins quelque chose. Le ministre s'engagera-t-il à ce que ces terres soient rendues à la province de la Colombie-Britannique, si cet accord est modifié?

M. Pepin: Puis-je me permettre de taquiner un peu les membres néo-démocrates? Il me semble étrange que vous hésitiez à renvoyer le projet de loi devant un comité spécial mais que vous ne voulez parler que de ce projet de loi. Pourquoi ne pas être logique et parler du projet de loi?

A ce sujet, mon intervention ne sert qu'à éliminer une anomalie: le fait que le charbon ne peut pas se vendre à plus de \$2 la tonne. C'est le seul objectif de cette intervention.

Quant aux autres parties intéressées comme le gouvernement de la Colombie-Britannique, s'il survient un problème constitutionnel c'est le ministre de la Justice qui le règlera. S'il y a d'autres choses à régler, ce sera la responsabilité du ministre de l'Énergie, des Mines et des Ressources. Mon apport n'est qu'accessoire.

M. Parker: Je vous demande de supprimer cette anomalie et de rendre les terres à la province. Voilà la différence.

A ce même sujet . . .

M. Pepin: Si la province est propriétaire de la terre, elle l'aura. Si ce n'est pas le cas, si c'est la propriété du gouvernement fédéral, c'est le gouvernement fédéral qui l'aura; et s'il y a une question constitutionnelle, elle sera réglée de la même façon que toutes les autres questions constitutionnelles.

M. Parker: J'aimerais poursuivre un peu concernant les engagements.

M. Pepin: Vous vous souvenez peut-être que quand je suis devenu ministre des Transports, j'ai eu un débat constitutionnel avec le gouvernement de la Colombie-Britannique au sujet du banc Roberts. Mais M. Phillips et moi-même avons eu l'intelligence de laisser cette discussion constitutionnelle de côté afin de prendre une décision concernant le port.

M. Parker: Je vous en félicite.

M. Pepin: Oui. Peut-être que la même chose se produira dans ce cas-ci.

M. Parker: Si vous permettez, j'aimerais poursuivre la question. Lors de votre déclaration au sujet des modifications proposées au taux du Nid-de-Corbeau, le jour même de l'annonce, j'ai reçu à mon bureau une belle enveloppe brillante contenant des informations sur les projets du CP. Je n'en ai pas reçu du CN et je ne sais pas pourquoi. Je vais simplement

[Text]

3 of that statement of CP Rail. Before I read that I would ask the minister out of these commitments are any firm commitments made by the railway that they are going to upgrade this system to give the kind of service that you say that they have stated they are going to do? Any guarantees?

• 1725

Mr. Pepin: I am sorry if you did not get the CN kit because there was one. I will make sure that you get it. It was available certainly in Winnipeg.

On the subject of the commitments of the railways, the commitment is in three parts. First, there is a very concrete, very precise commitment for the first year, based on the interim payments, so that is a very concrete one. I was talking to CN today and they tell me that already 80% of their interim payments for the first year have been committed. So that is pretty solid stuff. Then, if I recall, well, there is five-year plan, a rather more general plan, and there is a ten-year general commitment. Now, in the legislation that you have seen you know that the railways will report on past year and will present estimates and plans for the two years coming. That is how we know what they are going to be doing.

Mr. Parker: Well, I would like to point out to the minister that the Crows Nest agreement called for many things. It called for the railways to supply the cars to ship the grain and the government had to step into that to supply the cars because it did say that the railways would supply sufficient cars to ship the grain. But I would like to read from . . .

Mr. Pepin: The reason for that is that they were not adequately paid; now in the future as they will be "adequately paid" . . .

Mr. Parker: CP Rail's submission states here, and I am just going to read a few sentences:

We intend to go to tender for the main tunneling work at Rodgers Pass toward the end of 1983, assuming that Crow legislation is in place . . .

And here is the part that concerns me:

—and economic conditions improve.

So it sure does not sound like a very firm commitment from CP Rail with regard to the large amounts of taxpayers' money that the minister is talking about plus the changes to the Crow rate. Now, I would like to know if he is going to have firmer agreements than what CP Rail is saying in their brochure.

Mr. Pepin: Well, on the first one, assuming the Crow legislation is on you cannot blame that because if there is no Crow legislation on they will not be adequately paid. So that takes care of that. On the other one which is "assuming that economic circumstances are better"—even if you put the railways on a contractual basis, there would be a *force majeure* clause that would allow them to get out of an unreasonable commitment even if you had a contract. So the difference is not really . . .

[Translation]

vous lire un extrait de la page 3 de cette déclaration du CP. Avant de ce faire, je voudrais savoir si la société ferroviaire s'est engagée à améliorer le service, comme vous l'affirmez. Y a-t-il des garanties?

M. Pepin: Je suis désolé si vous n'avez pas reçu la trousse du CN, car il y en a eu une. Je vais m'assurer que vous l'obtiendrez. Elle était certainement disponible à Winnipeg.

Au sujet des engagements pris par les chemins de fer, il y a trois volets. Tout d'abord, il y a l'engagement très concret et précis portant sur la première année et basé sur les paiements intérimaires. J'ai parlé aujourd'hui à des représentants du CN qui m'informent que déjà 80 p. 100 de leurs paiements intérimaires pour la première année ont été engagés, c'est donc du solide. Ensuite, si je me souviens bien, il y a un plan quinquennal, un plan plus général et un autre engagement de dix ans. Dans le projet de loi que vous avez vu, vous avez remarqué que les chemins de fer doivent faire rapport sur l'année écoulée et présenter des prévisions budgétaires et des projets pour les deux années suivantes. C'est ainsi que nous saurons quelles seront leurs activités.

M. Parker: J'aimerais signaler au ministre que l'accord du Nid de Corbeau prévoyait bien des choses. Selon l'accord il appartenait aux chemins de fer de fournir les wagons qui devaient transporter les céréales mais le gouvernement a dû intervenir pour garantir un nombre de wagons suffisant. Mais j'aimerais vous lire un extrait . . .

M. Pepin: La raison pour cela, c'est que les chemins de fer ne recevaient pas une compensation adéquate, mais puisqu'à l'avenir, ce ne sera pas le cas . . .

M. Parker: La présentation du CP Rail dit, et je vais vous lire simplement quelques phrases:

Nous avons l'intention de faire un appel d'offre pour les travaux principaux de creusage d'un tunnel au Col Rodgers vers la fin de 1983, pourvu que la Loi sur le Nid du Corbeau soit en vigueur . . .

Et voici la chose qui m'inquiète:

. . . et que la conjoncture s'améliore.

Cela ne semble donc pas un engagement très ferme de la part de CP Rail quand on pense aux montants considérables de l'argent des contribuables qui est en jeu et vu les modifications des taux du Nid de Corbeau. J'aimerais savoir s'il y aura une entente plus explicite que l'engagement dont parle CP Rail dans sa brochure.

M. Pepin: Au sujet de la première condition, c'est-à-dire l'entrée en vigueur d'une nouvelle Loi sur les taux du Nid de Corbeau, on ne peut pas blâmer la société car sans cette loi elle ne serait pas compensée de façon adéquate. Quant à l'autre condition qui porte sur l'amélioration de la conjoncture, même si on obligeait les chemins de fer à conclure un contrat, il y aurait une disposition de force majeure qui pourrait leur donner la possibilité de s'extraire d'un engagement déraisonnable. Donc la différence n'est pas tellement . . .

[Texte]

Mr. Parker: You are the Minister of Transport. You recognize the need . . .

The Chairman: Mr. Parker . . .

Mr. Parker: I will finish up right here. You recognize the need of improving the transportation in Canada and we recognize that. We have another alternative of how it can be done and I think it is time the Government of Canada started telling the railways what has to be done and what must be done; they have a franchise to do that and it must be carried out, and if it has to be done through other means and we have a proposal, I would like the minister to consider it.

Mr. Pepin: It is not enough to tell them that it has to be done. You have to put them in a position where it can possibly be done. Your friend Benjamin on the right side of you has pleaded a number of instances in which there is an obligation on the railway whatever happens, and there are fortunately or not fortunately, I am not judging, decisions of the court which say that the railways cannot be forced to do something they cannot do, and that is my belief also. The whole of the legislation that we are going to have is going to try to accommodate the realities of that situation and most farmers of the west that I have met and I have met quite a number, I have very seldom and you know as well as I do because I read what you write . . .

Mr. Parker: I have travelled in the transport. I have heard them too.

Mr. Pepin: You know that the concept of an adequate compensation for the railways is pretty generally agreed and if you look at the study made for the pools, if I remember well, the estimation of that study made for the pools and agreed to by the pools as to what the Crow benefit should be, was not far from what Gibson has recommended. As a matter of fact, it was \$50 million, or such difference. So that concept is generally accepted, and I think you know that.

• 1730

The Chairman: We agreed to go to 5.30 p.m. It is just that now. Would the committee agree to have one supplementary from Mr. Benjamin, plus

M^{me} Côté qui veut poser deux questions? D'accord?

Des voix: D'accord.

The Chairman: Mr. Benjamin, a supplementary.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, on a point raised by Mr. Parker on investment. The railways in 1981, a year in which they claim they lost nearly \$400 million, . . . and green, made something like \$800 million worth of capital investments. Under the minister's proposals, and under the so-called commitments of the railways, their investments from 1983 on will be less than they made in 1981. Does this not mean that they will be using the contributions by the government for capital investment to reduce the amount of investments they otherwise would have had to make by themselves? Is that not exactly what is happening?

[Traduction]

M. Parker: Vous êtes le Ministre des transports. Vous reconnaissez la nécessité . . .

Le président: Monsieur Parker . . .

M. Parker: Je vais terminer ma question. Vous reconnaissez la nécessité d'améliorer les transports au Canada, comme nous tous. Nous avons plusieurs choix dans la réalisation de cet objectif et je crois qu'il est grand temps que le Gouvernement du Canada dise aux chemins de fer ce qui doit être fait; il s'agira d'obligation et s'il faut procéder par d'autres moyens, une proposition ayant été faite à ce sujet, je voudrais que le ministre la considère.

M. Pepin: Il ne suffit pas simplement d'imposer des obligations. Il faut que les sociétés soient mises dans une situation où ces obligations sont faisables. Votre ami Benjamin à votre droite a affirmé à plusieurs reprises que les chemins de fer avaient une obligation, quelles que soient les circonstances, mais je dis qu'heureusement ou malheureusement, les tribunaux ont décidé qu'on ne peut pas forcer les chemins de fer à faire quelque chose qu'ils sont dans l'impossibilité de faire, et c'est ce que je pense aussi. La loi que nous aurons devra tenir compte de tous les aspects de la situation et la plupart des cultivateurs de l'Ouest que j'ai rencontrés et j'en ai rencontré beaucoup, et vous le savez aussi bien que moi car je lis ce que vous écrivez . . .

M. Parker: J'ai fait des voyages consacrés à la question des transports et j'ai entendu les cultivateurs aussi.

M. Pepin: Vous savez très bien que l'idée d'une compensation adéquate pour les chemins de fer est assez généralement reconnue et si je me souviens bien, le taux proposé dans une étude faite pour les *pools* et acceptée par ceux-ci n'était pas loin de la recommandation de Gibson. En fait, l'écart était de \$50 millions. Je crois donc pouvoir dire que le principe est généralement reconnu.

Le président: Nous devons continuer jusqu'à 17h30. Or, il est 17h30. Le Comité convient-il de permettre à M. Benjamin de poser une question supplémentaire et . . .

and to let Mrs. Côté ask two questions? Agreed?

Some hon. Members: Agreed.

Le président: Monsieur Benjamin, une question supplémentaire.

M. Benjamin: Je voudrais parler monsieur le président, d'une observation faite par M. Parker au sujet de l'investissement. En 1981, une année où ils prétendent avoir perdu \$400 millions, les chemins de fer ont investi pour quelques \$800 millions. Dans le cadre des propositions du ministre, et de leurs prétendus engagements, les chemins de fer ont moins investi en 1983 qu'en 1981. Cela ne veut-il pas dire qu'ils prennent les subventions d'investissements versées par les gouvernements pour réduire les montants qu'ils auraient investis autrement? N'est-ce pas ce qui s'est produit en ce moment?

[Text]

Mr. Pepin: No. I have the figures, I think somewhere, on what added investments, if that is what you are talking about. The railways . . . I am sorry, I missed a point.

Well, I was going to cite that, but there is also the fact that because of the interim payments the railways will make investments this year substantially higher than they would have otherwise, notwithstanding the general reduction in traffic and in their revenues.

Le président: Madame Côté.

Mme Côté: Merci, monsieur le président.

Je remercie les membres du Comité de me permettre de poser ces questions. Si vous me permettez, monsieur le président, j'aimerais revenir à la question du transport des céréales dans l'Ouest, avec le tarif du Nid-de-Corbeau. On a eu le rapport Gilson, on a eu la proposition que vous avez faite le 1^{er} février, et vous nous annoncez aujourd'hui un avant-projet de loi, si je peux me permettre de l'appeler ainsi. On aura un projet de loi à la suite du discours du Trône qui aura probablement lieu au milieu d'avril. Vous nous dites aussi qu'un comité spécial va être formé pour étudier l'avant-projet de loi. Qui va faire partie de ce comité spécial, monsieur le ministre?

M. Pepin: Je ne sais pas. J'aimerais pouvoir vous le dire, mais ce que j'essaie de faire maintenant, c'est de convaincre les deux partis de l'Opposition, et je suis en discussion avec M. Pinard, notre propre leader parlementaire, j'essaie de les convaincre de l'idée de nous permettre d'aller devant ce comité spécial. Je pense que tout le monde est d'accord pour dire qu'il faut un comité spécial, parce que le Comité des transports, celui-ci, est très occupé; il a beaucoup de choses à faire. Le Comité permanent de l'agriculture est également occupé. Alors, le concept d'un comité spécial est à peu près généralement accepté. J'essaie donc de les convaincre, comme vous l'avez dit, d'étudier avant Pâques un avant-projet, quitte à revenir après Pâques avec un projet de loi définitif.

Mme Côté: Monsieur le ministre, vous parlez d'avant Pâques; on est aujourd'hui le 17 et cela finit le 30. Il reste donc 13 jours, et là-dessus, il y a les samedis et les dimanches.

M. Pepin: C'est cela.

Mme Côté: C'est effrayant. Un comité spécial qui serait composé de députés de tous les partis qui entendraient la même chose en même temps . . . Je pense que ce n'est pas trop tôt. M. Benjamin dit que tout le monde est contre ou presque au Canada, que ce soit dans l'Ouest, dans l'Est ou dans les Maritimes, mais on n'a pas la même compréhension ni la même connaissance de la réalité. Alors, je pense qu'il est grand temps qu'on fasse quelque chose pour que tout le monde parle le même langage et qu'on se comprenne finalement; peut-être qu'on va finir par s'aimer. Il n'est pas possible qu'on n'arrive pas à quelque chose.

Quand vous me parlez d'un comité spécial, moi, je vais plus loin, monsieur le ministre. J'y ai pensé . . . C'est effrayant, parce que je suis «poignée» chez moi, si vous me permettez l'expression. Vous êtes venu à Rimouski, vous avez vu. On a constaté des choses aussi: il y a même un producteur qui est

[Translation]

M. Pepin: Non. J'ai, quelque part, les chiffres sur les nouveaux investissements, si c'est de cela qu'il s'agit. Les chemins de fer . . . Je m'excuse, mais j'ai oublié quelque chose.

J'allais dire cela, mais j'allais dire aussi qu'à cause des paiements intérimaires, les investissements des chemins de fer seront bien plus importants cette année qu'ils ne l'auraient été autrement, malgré la réduction de la circulation et des recettes.

The Chairman: Mrs. Côté:

Mrs. Côté: Thank you, Mr. Chairman.

I would like to thank the members of the committee for letting me ask my questions. With your permission, Mr. Chairman, I would like to go back to the transportation of western grain and the Crow Rate. We have had the Gilson Report, we have had your February 1 proposal and today you announced draft legislation, if I may call it that. A bill will be tabled after the speech from the throne, which will probably be in mid-April. You have also told us that a special committee will be set up to consider the draft legislation. Who will be on that special committee, Mr. Minister?

Mr. Pepin: I do not know. I would like to be able to tell you, but what I am trying to do now is to convince the two opposition parties—and I am currently discussing the matter with our parliamentary leader, Mr. Pinard, to let us go before the special committee. I think we all agree that a special committee is needed, because the Transport Committee, this committee, is very busy; it has a lot of work to do. The Standing Committee on Agriculture is also busy. So the idea of a special committee is pretty well generally accepted. As you said, I am trying to convince them to consider the draft legislation before Easter, even if we have to come back after Easter with a final bill.

Mrs. Côté: You talked about before Easter, Mr. Minister; it is the 17th today and the month ends on the 30th. So we have 13 days left, including a number of Saturdays and Sundays.

Mr. Pepin: That is right.

Mrs. Côté: It is awful. A special committee made up of members from all of the parties will be hearing the same thing at the same time . . . I do not think that it is too soon. Mr. Benjamin says that everyone in Canada is against it, in the west, in the east and in the Maritimes, but we do not have the same knowledge or understanding of the situation. I think that it is time that we do something so that everyone will be speaking the same language and so that we will understand one another; We may even end up liking each other. It is not possible that we will not achieve something.

You have talked about a special committee, Mr. Minister, but I would go even further. I have thought about this. It is awful, because I am in a sticky position in my area, if I may use that expression. You came to Rimouski, you have seen what it is like. People have noticed things too: there was even a

[Texte]

venu nous demander où étaient les boeufs dans l'Ouest. Et il y a peut-être des députés de l'Est et des Maritimes qui pourraient vous poser la même question: Où sont les boeufs dans l'Ouest? Il y en a d'autres de l'Ouest qui pourraient nous demander où sont certaines choses dans l'Est.

Alors, votre comité spécial pourrait être un peu moins gros; de cette façon, il pourrait aller voir le monde de l'Ouest, pour comprendre les problèmes de l'Ouest que vous, vous essayez de nous expliquer et que M. Benjamin essaie de nous expliquer aussi, avec beaucoup d'émotion. J'aimerais comprendre cela et je le dis avec émotion! On pourrait peut-être aller voir dans l'Ouest..., en trois jours, on se rend facilement dans l'Ouest, soit au Manitoba ou en Saskatchewan, car ce sont les régions les plus touchées. On pourrait se rendre à Lethbridge également. Les endroits que j'aimerais visiter sont Lethbridge, Saskatoon et Saint-Boniface.

• 1735

Cependant, je ne veux pas rencontrer les représentants des *wheat pools* et ceux de l'*Alberta Cattlemen Association*. Je voudrais rencontrer des producteurs, du vrai monde, qui vit de vrais problèmes et qui paie les coûts du transport. Ceux qui sont pris avec des embranchements, et qu'ils vous demandent de reconstruire, d'améliorer, etc. Alors, je vous laisse à vos réflexions.

Donc, la somme de mes questions est: le comité spécial sera formé de qui, quand, comment, et où?

M. Pepin: Mais, il n'a pas encore été créé . . . !

Mme Côté: Alors, à la prochaine réunion, monsieur Pepin, vous pourrez peut-être me répondre.

Mr. Benjamin: Yes, and what his terms of reference will be.

The Chairman: There will be advanced legislation.

Mme Côté: Ce sera un avant-projet de loi.

Un instant, monsieur le président, si vous me le permettez.

Entendons-nous bien, ma question porte sur l'avant-projet de loi dont M. le ministre des Transports nous a parlé. Je ne parle pas de chose autre que cela! Je ne parle plus du rapport Gilson, pas plus que de la proposition du 1^{er} février. Il s'agit de l'avant-projet de loi qui sera déposé dans quelques jours.

M. Pepin: Mon intention n'est autre que de sauver quelques jours.

Mme Côté: Oui.

M. Pepin: Nous aurions ces quelques jours à notre disposition pour commencer l'étude du projet de loi. Il n'y a rien d'extravagant à cela. C'est tout simplement pour sauver cinq jours, six jours, ce qui nous permettrait de faire une étude en profondeur du projet de loi.

Mme Côté: J'ai un autre commentaire.

Le président: C'est terminé, madame.

Mme Côté: Un dernier commentaire, s'il vous plaît. Je ne trouve pas cela extravagant, monsieur le ministre, c'est plein de bon sens.

[Traduction]

producer who came to ask us where the western cattle was. And there may be members from eastern Canada and from the Maritimes who will ask you the same question: where is the western cattle? And there may be members from the west who will ask you where certain things from the east are.

Your special committee could be a little smaller; that way, we could go and see people in western Canada and understand the problems that you and Mr. Benjamin have been explaining to us with so much feeling. I would like to understand and I am saying this with feeling! Perhaps we could go into western Canada; in three days, we could easily go there, either to Manitoba or to Saskatchewan, since these are the regions that are the most affected. We could go to Lethbridge as well. The places I would like to visit are Lethbridge, Saskatoon and St. Boniface.

However, I do not want to meet with representatives of the wheat pools and the Alberta Cattlemen's Association. I would like to meet the producers, the real people, who have real problems and bear the cost of shipping. The ones who have to deal with branch lines and are asking you to rebuild them, upgrade them, etc. I would like you to think about it.

My question is this: When, where and how will the special committee be formed and who will be on it?

Mr. Pepin: But it has not yet been created!

Mrs. Coté: Perhaps then, Mr. Pepin, you could answer me at the next meeting.

M. Benjamin: Oui, et il pourrait nous expliquer le mandat.

Le président: On déposera un avant-projet de loi.

Mrs. Coté: There will be draft legislation.

Just one moment, Mr. Chairman, with your permission.

Just so we understand each other, my question deals with the draft legislation that the Minister of Transport referred to. I am not talking about anything else! I am not talking about the Gilson Report or the February 1 proposal. I am referring to the draft legislation that will be tabled within the next few days.

Mr. Pepin: I only wanted to save a few days.

Mrs. Coté: Yes.

Mr. Pepin: We will have a few days to begin consideration of the draft bill. There is nothing outrageous about it. It is simply to save five or six days, so that we would be able to give detailed consideration to the bill.

Mrs. Coté: I have another comment.

The Chairman: The meeting is over, Madam.

Mrs. Coté: One last comment, please. I do not find it outrageous, Mr. Minister; it makes a lot of sense.

[Text]

M. Pepin: Tant mieux.

Mme Côté: Je vous remercie beaucoup.

M. Pepin: Merci, madame Côté.

The Chairman: All right. I would like to thank all members of the committee and the witnesses for their attendance here today.

The meeting is adjourned to the call of the Chair.

[Translation]

Mr. Pepin: So much the better.

Mrs. Côté: Thank you very much.

Mr. Pepin: Thank you, Mrs. Côté.

Le président: Très bien. Je remercie les membres du comité, ainsi que les témoins, d'être venus aujourd'hui.

La séance est levée jusqu'à nouvel ordre.

APPENDIX 'TRPT-35'

ANSWERS PROVIDED BY VIA RAIL CANADA INC.
TO QUESTIONS SUBMITTED BY MR. FORRESTALL, M.P.

I QUESTION 1

The Chairman of the Transport Committee, as well as Nick Mulder, ADM, Surface Transport, MOT, informed the Committee Members last week that Franche was currently with the CN and CP negotiating agreements on fixed-price contracts for 1983. Franche would also be discussing with CN the same type of arrangement for maintenance expenditures. Could Mr. Franche provide an update for the Committee on the negotiations between VIA and the railways for an agreement contract based on fixed costs?

ANSWER

Negotiations between VIA-CN and VIA-CP are currently underway. These have not yet been completed and VIA feels that discussion of the matter could impair the progress of negotiation.

QUESTION 2

Are the negotiations completed? What is the timeframe for these contracts under negotiation--for 1983 operating agreement--for 1984?

ANSWER

See answer to question 1.

QUESTION 3 What is the current percentage of fixed prices under contract now? What percentage is Mr. Franche trying to get for 1983--for 1984, 1985?

ANSWER

At present all costs of operating passenger trains are governed by R-6313, which does not provide for fixed costs.

QUESTION 4

Subject to the negotiating process underway now, does Mr. Franche feel that the 1983 agreement could provide a reduction in the amount of the 13th bill--or possibly an elimination?

ANSWER

VIA would like to have all costs incurred in the operation of passenger trains known by the end of the year within which such costs are incurred. VIA is therefore attempting to establish a mechanism that would allow such results.

QUESTION 5

Does Mr. Franche agree with Costing Order R-6313 as it exists now? Would he like to see changes in it, and if so, what kind of changes?

ANSWER

Inasmuch as the Costing Regulations are used for the purpose for which they were designed, that is cost determination of the undertaking of a company, VIA has no problem with them.

QUESTION 6

Are negotiations underway with regard to the maintenance contract with the CNR and the CPR? When does he expect these negotiations will be completed and what kind of changes is Mr. Franche seeking?

ANSWER

Costs for maintenance of equipment by CN and CP are charged to VIA under the operating agreement. VIA is, however, arranging for interim LRC maintenance facilities in Montreal and negotiations are currently underway with CN on a number of issues on this project, including the labour question. Agreement has not yet been reached but negotiations are progressing.

QUESTION 7

Does Mr. Franche, as the new President of VIA, feel he has control of the total operations of VIA Rail when over 60% of its budget is basically a captive customer of CN and CP?

ANSWER

In view of the nature of the Costing Regulations, VIA agrees that it has little managerial control over the CN and CP costs incurred in the operation of passenger trains.

QUESTION 8

How many separate contracts are there on running rights agreements between VIA and the operating railways? Does Mr. Franche feel that the present system restricts the flexibility of management? Would it not be better to have one contract based on over-all costs--rather than separate agreements?

ANSWER

Subject to the master agreement between VIA and the Government of Canada, VIA receives a Subsidiary Service Request from the Minister of Transport for every passenger train service to be operated. However, VIA only has one contract with each of the operating railways. This contract is an operating agreement and not a running rights agreement.

QUESTION 9

According to the Senate Transport Committee Report, VIA expressed its interest in acquiring facilities in various cities in the form of railway stations from the two major railroads. Thus, they could cease having to pay substantial leasing charges for use of these stations. Does Mr. Franche feel that he would have more control of VIA's operations if VIA were able to acquire these railway stations, and thus could easily control costs, and could itself gain revenue from leasing concessions and office space in these buildings?

ANSWER

VIA has always believed that it should control all aspects of rail passenger services which have a direct interface with its customers. Railway stations are one such area. Obviously, VIA would welcome the revenues from concessions and office space base.

QUESTION 10

The current owners of these railway stations, CN and CP, would not be anxious to negotiate the transfer of these presumably profitable properties. Often these railway stations are situated in prime downtown locations in Canada's major cities, and the land itself can be worth a great deal. VIA could never afford to pay prime price. Does Mr. Franche, in agreement with the Senate Transport Committee, hope that CN and CP would recognize that they are no longer in the business of providing general passenger services, so they should be ready, after appropriate negotiations, to transfer many of these facilities to VIA, the national passenger rail carrier?

ANSWER

VIA agrees with recommendation No. 8, of the Senate Committee Report.

QUESTION 11

Does Mr. Franche agree that such compensation (as expressed in the Senate Transport Committee Report) should take into account any subsidies that may have been paid over the years for the support of railway stations?

ANSWER

VIA is not aware of the specific subsidies that may have been paid for railway stations. Due to the circumstances under which VIA was created, all stations should be transferred to VIA at net book value.

QUESTION 12

Does he not agree that logic would indicate that such facilities should be under the control of the entity charged with providing that service?

ANSWER

VIA supports the logic suggested in the question.

QUESTION 13

Have these concerns been brought to the attention of the railways during the negotiations, or at any time? If not, does he intend to pursue this matter with the railways AND the government for their support?

ANSWER

These concerns have been brought to the attention of the operating railways.

QUESTION 14

Has Mr. Franche followed up on the Senate Transport Committee recommendation for VIA to present a plan for the acquisition of selected passenger railway stations to the CTC and the MOT? (This plan should include VIA's long-range goals regarding these facilities, and a detailed discussion of the possibility of conversion into integrated transportation centres).

ANSWER

A plan for the acquisition of selected rail passenger stations is being prepared.

QUESTION 15

According to former VIA President, Frank Roberts, the Railway Passenger Services Contract Regulations of March 28th, 1978, and the Railway Passenger Services Contract of April 20th, 1978 originally contained the basis of fixed costs in the railway agreement contracts. This was changed by the then Transport Minister Otto Lang after pressure from the railways. Will Mr. Franche check and confirm whether the 1978 Railway Passenger Services Contract Regulations and the Railway Passenger Services Contract originally contained provisions for fixed costs, and if so, why were they removed?

ANSWER

The Railway Passenger Services Contract Regulations provide that the contract between the Government and VIA are based on estimated costs; VIA could only assume that contracts with CN and CP would be made on a similar basis.

QUESTION 16

If the railways were successful in eliminating the fixed price provision in the original VIA contracts of 1978, does Mr. Franche believe he will have any success for 1983 in reinstating them?

ANSWER

As stated in question 1, this matter is under negotiation and discussion could impair the progress of negotiation.

QUESTION 17

According to former VIA President Frank Roberts, when VIA lost their provision for fixed costs, the then Transport Minister (Otto Lang) said the federal government would undertake to recognize any additional costs arising from this decision. This has been an expensive policy. In fact, Nick Mulder, at the last meeting, said:

‘‘Legally, the department and VIA Rail has no choice but to pay as long as the CTC approves the final financial audits.’’

Since MOT made their own rules (agreeing with the railways in 1978 not to include fixed costs, and then saying that the government would absorb all the costs), could it be possible that this is a method by the government to continue (as was done before the creation of VIA) to discredit rail passenger services by deliberately making the system so costly and uneconomical?

As Hon. D. Mazankowski said at the last meeting:

“It seems that this is a deliberate attempt here to reduce rail passenger service and make it appear so uneconomical that it is going to be a continuation of further reductions.”

ANSWER

Under the Appropriation Act (No. 1, 1977) contracts between VIA and the railways must be approved by the Minister of Transport. VIA cannot comment on the Minister's reasons or considerations in recognizing the possibility of 13th and 14th bills as part of VIA's operating agreements. It is generally known however that this billing process was in conformity with the subsidy payment procedures under the Railway Act.

QUESTION 17a)

At the last Transport Committee meeting, Mr. Mulder stated that the government must legally pay for all the charges to VIA by the railways, once approved by the CTC. Since VIA has been on record as questioning and opposing many of the costs, does Mr. Franche feel that the government decision to pay all the railway costs of VIA--many based on doubts by VIA--only discredits rail passenger services by making it--or appearing to make it--so costly and uneconomical?

ANSWER

The escalating costs of operation of passenger trains are a serious cause for concern. VIA has no knowledge of the suggestion that the intention is to discredit railway passenger services.

QUESTION 18

VIA has had trouble gathering railway data not only from the railways, but from the CTC as well.

According to the Senate Transport Committee Report, the CN and the CP contend that the release of such data (related to the railway's costing) is generally unnecessary for effective management of VIA, and that further, the release of this type of information could have detrimental consequences to the railways by competitors (bus and trucking firms) with valuable commercial intelligence which would provide them with an unfair advantage.

The Senate Committee Report called this view “exaggerated and unreasonable”.

The CTC took the position that based upon Section 331 of the Railway Act, this type of information must be treated as confidential. The CTC, in its legal opinion, can't release the data except in the face of a formal request from

VIA. Then sufficient time has to be given to the CTC to make inquiries as to the validity of VIA's need for the data. There would also have to be provision for CN and CP to make their cases as to why such information should not be made available to VIA.

The Senate Committee Report noted that the above does not benefit the users of rail passenger services.

It added that VIA found itself in the undesirable position of having to embark on an adversarial course of action to attain information, as well as incur lengthy time delays.

According to the Senate Committee Report:

''The Committee notes with regret that more than two years have passed since VIA first put forward its request for costing data until March of this year (1982) when it reformulated its application in a manner presumably more in keeping with the legal requirements as perceived by the CTC. The results of this latest effort to obtain relevant costing information from the CTC remains to be seen.''

Has VIA obtained any information, to date, from the CTC as per VIA's request?

ANSWER

VIA has obtained to date no information from the CTC under Section 331 Railway Act. However, it should be noted that VIA presently has an application for specific information pending before the CTC.

QUESTION 19

What improvements, if any, have been made to correct the situation to allow VIA to see and question the costing charges made by the railways?

ANSWER

There are ongoing negotiations with the operating railways on this issue, within the context of the operating agreements negotiation. Comments at this time could be detrimental to the progress of negotiations.

QUESTION 20

Of the data that has been seen to date, is there consistency between the railways in terms of itemization of charges?

ANSWER

As reported previously, significant progress was achieved in the itemization of CN charges.

QUESTION 21

Since November 15, 1981, (when the cuts were actually implemented), what percentage (approximately) of CN's and CP's costs have been made available to VIA?

ANSWER

The provision of cost information to VIA in order to allow proper control of business is part of the negotiations that are presently in progress. Comments at this time could inhibit the progress of negotiation.

QUESTION 22 TO 24

Does VIA agree with the railway's contention that some of the data requested by VIA is subject to commercial confidentiality to prevent its competitors from having access to it?

Does VIA agree with the legal opinion of the CTC to the effect that VIA must make formal application under Section 331 of the Railway Act?

Does VIA agree that MOT and the Minister of Transport is basically a 'partner' of VIA since it is the government that foots the cost? If so, and since the Minister has access to the railway costing data pertaining to VIA's charges, shouldn't there be easy access between VIA and the MOT in order to obtain the costing data?

ANSWER

VIA's legal position on these issues is in its arguments in an application that is at present pending before the CTC. It would be inappropriate to comment publicly at this time.

QUESTION 25

The existence of the 13th bills are well known. There is also a 14th bill. This invoice represents a final adjustment figure which the railways can charge to VIA AFTER their charges have been examined by the CTC. Does Mr. Franche agree with this 14th bill?

ANSWER

Under the present regulations and agreements there is provision for a 14th bill. This matter is currently under negotiation.

QUESTION 26

There have been 14th bills for 1979--CN's is a little over \$2 million and CP's is approximately \$1.2 million. On what date was VIA made aware of the 1979 14th bill? Does Mr. Franche feel he can be in control of his budget when VIA is in the unenviable position of being confronted with unpredictable and substantial charges such as the 14th--let alone the 13th bills? How can any enterprise, be it private, public or quasi-public, function effectively without being able to control costs to the extent that is commercially feasible? Again, is this premeditated to make rail passenger services in Canada appear more costly and uneconomical than it really is?

ANSWER

VIA received CN's 1979 14th bill on May 10, 1982, and reiterates its answer to Question 25.

QUESTION 27

Has Mr. Franche and his VIA officials studied the AMTRAK costing methodology of strictly avoidable costs, and if so, would a similar costing structure be preferred for VIA?

ANSWER

VIA has reviewed the CTC study comparing the American and Canadian costing methodologies. VIA would benefit from the AMTRAK methodology as it would have the effect of reducing the operating railway's charges to VIA.

QUESTION 28

Have there been discussions between Mr. Franche and the Minister to immediately implement a strictly avoidable costing structure?

ANSWER

There have been discussions between VIA and MOT officials on this matter.

QUESTION 29

Have there been active consultations between VIA and MOT on the draft VIA discussion paper/draft legislation on VIA in terms of mandate, management control, etc.?

ANSWER

There have been consultations between VIA and MOT officials on a draft discussion paper for legislation concerning VIA.

QUESTION 30

The CTC did a study comparing AMTRAK and VIA's costing approaches. It examined the effects of using strictly avoidable costing in place of the Canadian long-run variable costs. It concluded that: "There would appear to be an annual saving to VIA... in total... would be in the broad range of \$30-\$40 million."

(Frank Roberts and VIA officials contended that these savings were conservative, and estimated it to be \$50-\$55 million a year).

When the cuts were announced on July 27th, 1981, Mr. Pepin said there would be a saving of \$100 million over three years--and a saving of around \$40 million in the first year.

At the last Transport Committee meeting, it was confirmed by the departmental officials that there was no saving of \$40 million for this year.

Since the cuts were supposed to generate a saving of \$40 million in the first year, and this has not materialized, and noting that a recent CTC study estimated an annual saving of \$30-\$40 million (VIA says \$50 million) if VIA had been under an avoidable cost structure, does Mr. Franche believe that if the avoidable cost structure had been in place last year, there would have been no need for the cuts?

ANSWER

VIA does not consider that there is a relationship between the expected savings as a result of the 1981 service cuts and the costing methodology.

QUESTION 31

When Pepin announced the cuts in July, 1981, it was also announced that there would be 1800 layoffs of the workers.

At the last Transport Committee meeting, it was noted that there was a reduction in the revenue base (due to the cuts), which resulted, not in a saving, but in a deeper loss.

It was also observed that VIA is still top-heavy. There has been an 1800 cut in the workforce; a cut in the revenue base; but no cut in the fixed costs--and no cut in the management and administrative sections. In fact, these cuts--are currently in progress--about 32 person years--but not initiated by VIA--but initiated by Treasury Board--and not one year ago, when the cuts were announced, but just recently!

What are the exact figures of the number of person years to be eliminated in the management and administrative section as compared to the 1800 layoff workforce?

ANSWER

It is important to note that the Service Cuts resulted in the elimination of about 400 positions and the layoffs of about 270 VIA employees and not 1,800 employees as stated in the question. The 1,800 layoffs include CN and CP employees assigned to the operations and maintenance of VIA's trains.

The 270 layoffs represent a decrease of 7.3% as compared to the average number of unionized employees in the last 6 months of 1981.

A management audit is being made of all non-unionized personnel within the Corporation with the view of ensuring a better use of required resources. It is obviously too early at this stage to predict the results of the study.

QUESTION 32

Up to \$30 million was allocated in job retraining for the 1800 laid off. To date, how much has been spent and in what areas?

ANSWER

From November 15, 1981 to August 31, 1982 based on Special Agreement Claims a total amount of \$6,654 has been spent in job retraining in relation to the Service Cuts. The total amount of claims for all benefits under the Special Agreement up to August 31, 1982 is \$1.9 M. Detailed breakdown by area:

VIA Atlantic:	545,499.98
VIA Quebec :	355,452.86
VIA West :	776,419.99
VIA Ontario :	199,786.40

QUESTION 33 AND 34

VIA recently announced (on September 7th) that fares would rise only to 6% in keeping with the government restraint program. (Since April, 1981, fares have increased by 34.7%).

The VIA Math means that 6% equals 11.1%.

For instance, passengers travelling between Brantford and Toronto received an 11% increase when their fares went up from \$10. to \$12.

The reason is due to 'rounding off' according to VIA Rail. The 6% is an average across the country, rounded off on each route to the nearest dollar. Thus, a 6% increase which would have brought the \$9.00 one-way Toronto-Brantford fare to \$9.54 has been rounded off to \$10.00.

One-day, round-trip excursion fares are calculated as 40% off the total of two single fares for each way. On the Toronto-Brantford route, the excursion rate was previously \$10.00. But subtracting 40% from \$20.00, the new total of two one-way fares brings the new excursion rate to \$12.00--an 11.1% increase.

	<u>OLD</u>	<u>NEW</u>	<u>% INCREASE</u>
(a) Single one way	\$ 9.00	\$10.00	11.1%
	(6% rounded off)		
(b) Two one-ways	\$18.00	\$20.00	11.1%
((a) x2)			
(c) Excursion	\$10.00	\$12.00	11.1%
(60% of (b))			

Will VIA please explain how they can say they are complying with the government's restraint program when some of their 6% fare increases are rounded off to 11%, as in the Toronto-Brantford route?

ANSWER

The 6% fare increase was calculated on the basic one-way regular fare. This amount was then rounded off to the nearest dollar. This rounding off in some cases resulted in a fare increase above 6% and in other cases below 6%. All discount, excursion or special fares are calculated as a percentage of the basic one-way regular fare. This has been a long standing practice which is considered to be the fairest in the long run.

II RESPONSE TO OTHER QUESTIONS ASKED BY MEMBERS OF THE COMMITTEE

1. Description of the function and specific responsibilities of each Vice-President of the Corporation.

These are set out in Attachment Number 1.

2. The number of employees in the years 1980, 1981, 1982 and projections for 1983.

The average total number of VIA's employees is:

1980:	4,200
1981:	4,135
1982:	3,930 (constructed year based on the first 10th months)
1983:	3,895 (projection)

The average number of employees by department is not available (except for 1982). In order to have a good approximation of the manpower trend between 1980 and 1983, the year-end workforce by department (i.e. as of the end of December of each year) is attached. (See Attachment Number 2). The percentage variance between each year should be approximately the same for both year-end figures and average annual figures--only the absolute level should change. It has to be noted that the figures included in Attachment Number 2 represent the actual workforce at the end of the year and, therefore, differ from the average number of employees provided above.

3. Effects of 1981 service cut on

- a) passenger miles and ridership

The year was just over on November 15, 1982 and VIA is still in the process of collecting data on this matter. When all numbers have been gathered we will be in a position to provide an answer; however, it is impossible to answer this question at this time.

- b) train miles and car miles

Attachment 3 gives the reduction in train miles and car miles for the years 1981 and 1982 as a result of the November 15 service reductions. Attachment 4 gives the actual train miles for the same two years while Attachment 5 refers to actual car miles.

4. Data on Board Meetings.

Information set out in Attachment 6.

5. The volume of revenue passengers handled between January and November 1982 on Trains 109-110, Winnipeg--Regina--Saskatoon.

	WNPB-BRDN	BRDN-REGI	REGI-SASK	TOTAL
Train 109				
Westbound	7998	7684	6933	22065
Train 110				
Eastbound	6407	7034	5804	19245

Note: Since 'through passengers' may be counted on more than one leg of this service, the totals are merely indicative.

6. Explanations were requested on an incident which occurred on the LRC between Ottawa and Toronto, on November 20th, 1982. The only reported incident happened on Club Car 3306 of Train No. 45 when the luggage rack door came off as a customer was attempting to open it. This defect was reported for repairs.
7. Finally, on the question of performance of the Montreal-Halifax service over the last four months, this service averaged an on-time performance of 92% for trains Nos. 14 and 15.

ATTACHMENT No. 1

Functions and specific responsibilities of each Vice-President in the Corporation as at November 23, 1982.

Report to the President and Chief Executive Officer, the following positions:

- . Executive Vice-President
- . Vice-President, Finance and Administration
- . Vice-President, Development
- . Vice-President, Law and Corporate Secretary
- . Vice-President, Human Resources
- . Director General, Public Relations
- . Director General, Corporate Affairs

In turn, report to the Executive Vice-President the following positions:

- . Vice-President, Operations
- . Vice-President, Marketing
- . Vice-President, VIA Québec
- . Vice-President, VIA Atlantic
- . Vice-President, VIA Ontario
- . Vice-President, VIA West

Executive Vice-President

Responsible for the determination of policies, strategies, objectives, operating plans and procedures as they pertain to Marketing, Operations and the Regions in line with corporate goals and long term objectives.

Responsible through others for the day-to-day management of same and for ensuring that corporate activities are carried out in accordance with government laws and regulations.

Assists the President and C.E.O. in the development of corporate goals, policies and plans that cover Company operations, performance and growth in his specific areas of responsibilities.

Vice-President, Operations

Responsible for the development and implementation of policies; for the conception, execution and monitoring of plans, programs and procedures as they

pertain to transportation, station facilities, on-board services, mechanical services, maintenance, contract and operations analysis.

Responsible for the organization of the Department, for the formulation of long-range objectives, plans budgets and programs, and for the management of the Human Resources, physical facilities and equipment and other corporate assets in the cost-effective delivery of rail transportation service to customers.

Vice-President, Marketing

Responsible for the development and implementation of policies; for the conception, execution and monitoring of plans, programs and procedures to ascertain the needs for rail transportation of the Canadian population and to promote to its full potential the development of VIA facilities and resources and their use by the travelling public.

The activities dealt with relate to organizational structure, planning, budgeting and monitoring, marketing strategies, market information, product and service development, market development, advertising and sales promotion, sales management, and customer services.

Regional Vice-President

The role is to participate in the development and implementation on a regional basis of the broad policies, plans, programs and procedures adopted at the corporate level. More specifically, the incumbent directs the day-to-day activities of all functions in a geographical area. These functions are: Development, Finance and Administration, Human Resources, Marketing, Operations and Public Relations.

Vice-President, Finance and Administration.

Responsible for the development and implementation of policies; for the conception, execution and monitoring of plans, programs and procedures to control and promote the effective use of the Corporation's financial resources, administrative systems and services as well as information processing systems and hardware.

The activities dealt with relate to programming and evaluation, treasury, financial planning and analysis, business plan, accounting, purchasing, financial policies and systems, administration and information systems.

Vice-President, Development

Responsible for the development and implementation of policies; for the conception, execution and monitoring of plans, programs and procedures to provide the Corporation with tools and services to plan its future, and to provide for the provisional management of specific major projects or organizational units until their completion, integration into other departments, or dissolution.

The activities dealt with relate to the development of project management systems and services and to the coordination, monitoring and reporting on major projects planning. They also relate to the planning, development, implementation and monitoring of multi-disciplinary staff engineering resources to develop standards, requirements and specifications for all types of rail transportation related equipment and stock.

Vice-President, Law and Corporate Secretary

Responsible for the development and implementation of policies; for the conception, execution and monitoring of plans, programs and procedures to ensure that the Corporation complies with applicable laws, orders and regulations, to safeguard the Corporation's rights and privileges and to protect the Corporation's intellectual and physical property and assets.

The activities dealt with relate to the provision of full legal services to all departments of the Company, to the counselling of management on legal, regulatory, contractual and policy matters, to the development and management of corporate claims services and corporate security services. As the Secretary of the Company, the incumbent has charge of all corporate records and documents and keeps them as required by law and maintains corporate status with government in all jurisdictions.

Vice-President, Human Resources

Responsible for the development and implementation of policies; for the conception, execution and monitoring of plans, programs and procedures to promote the effective use and the fair treatment of the Corporation's human resources.

Responsible for the organization structure of the company, for the elaboration and formulation of staffing policies and for the provision of staffing services, for company wide compensation and benefits programs, for the elaboration and operation of an organization wide labour relation and negotiation service, for the formulation and operation of a program of personnel services to meet the needs of both the organization and the employees.

Director General, Corporate Affairs

Responsible for the development and implementation of policies; for the conception, execution and monitoring of plans, programs and procedures relating to relations with all levels of governments, the Company's language program, the corporate identity programs and the issuance of the Company's annual report.

The activities dealt with relate to government relations programs, official languages programs, corporate identity programs and the publication of VIA's annual report.

Director General, Public Relations

Responsible for the development and implementation of policies; for the conception, execution and monitoring of plans, programs and procedures to promote the understanding and acceptance by the public of VIA's identity, role, objectives and services and to cultivate its image in passenger transportation.

The activities dealt with relate to management information, media relations, community relations, public image and employee communications.

NOTE :

The responsibilities as described above reflect the organization as of November 23, 1982. As part of the current organizational change, effective 8 December 1982, Public Relations, Government Relations, Corporate Identity and Translation come under the responsibility of the Vice-President, Law and Corporate Secretary. Also effective 8 December 1982, the responsibility for the Company's Official Languages Programs was assumed by the Vice-President, Human Resources.

ATTACHMENT No. 2SYSTEM SUMMARY WORKFORCE

(AS OF DECEMBER)

	<u>1980</u>	<u>1981</u>	<u>FORECAST</u> <u>1982</u>	<u>BUDGET</u> <u>1983</u>
General Management	5(1)	8(1)	48(4)	48(4)
Internal Audit	--(2)	--(2)	11	11
Corporate Planning	--(3)	--(3)	6	6
Corporate Affairs	3	20	21	24
Marketing	1,069	1,050	1,051	1,046
Operations - Trains	N/A	N/A	484	500
- On-Board	N/A	N/A	<u>1,605</u>	<u>1,523</u>
	2,705	2,612	2,089	2,023
Finance and Administration	283	307	347	341
Development	52	74	109	143
Human Resources	51	68	70	75
Public Relations	11	16	13	14
Law	<u>12</u>	<u>13</u>	<u>14</u>	<u>14</u>
TOTAL :	4,191	4,168	3,779	3,745

(1) Chairman and President

(2) Included in Finance and Administration

(3) Included in Development

(4) Includes all Vice-Presidents and Directors

N/A No split available

ATTACHMENT #3

REDUCTIONS IN TRAIN MILES AND CAR MILES
FOR 1981 AND 1982 AS A RESULT OF ORDER IN COUNCIL

Orig. / Dest.	Train #	Nov. 15 - Dec. 31			
		1981		1982	
		Tr. Mis	Car Mis	Tr. Mis	Car Mis
Montreal-Halifax (1)	11, 12	80,934	1,106,192	627,386	9,812,757
Edmunston-Moncton	619, 620	21,252	44,814	168,630	266,112
Québec (Sainte-Foy)	138, 139	741	1,482	9,120	18,240
Chicoutimi					
Chambord-Chicoutimi					
Québec (Sainte-Foy)	627, 628	6,068	6,068	50,764	50,764
Hervey Junction					
Mtl.-Mt. Laurier	175, 176	3,130	12,890	33,256	111,452
Mtl.-Labelle	165, 166, 167				
Mtl.-Sherbrooke	623, 624, 625, 626	—	—	22,770 (3)	84,744 (3)
Mtl.-Ottawa	170, 171, 172	13,002	14,058	103,224	110,616
Toronto-Stouffville	631, 632, 633, 634	—	—	9,976 (3)	39,904 (3)
Toronto-Havelock	187, 188, 189, 190, 191	—	—	23,432 (3)	50,500 (3)
Edmonton-Drumheller	694, 695	16,652	16,652	132,130	132,130
Sask.-Pr. Albert	680, 683	23,460	23,460	186,150	186,150
Sudbury-Wh. River (2)	185, 186	—	—	31,756	63,511
Capreol-Horsepayne	675, 676	—	—	30,888	61,776
Mtl.-Ottawa	1, 2	10,304	267,904	81,760	2,125,760
Toronto-Barrie	146, 147	—	—	10,836 (3)	83,412 (3)
Jasper-Vancouver	3, 4	48,668	389,344	386,170	4,800,146
TOTAL		224,211	1,882,864	1,908,248	17,997,974

(1) Includes Christmas Train

(2) Peak Period — Tri weekly only

(3) Sept. 8 — Dec. 31

ATTACHMENT 4TRAIN MILES ACTUAL

	<u>1981</u>	<u>1982</u>
JANUARY	1,224,118	1,045,016
FEBRUARY	1,101,368	950,422
MARCH	1,235,868	1,059,217
APRIL	1,200,812	1,017,457
MAY	1,216,983	1,054,323
JUNE	1,274,792	1,034,736
JULY	1,344,935	1,071,582
AUGUST	1,340,889	1,059,275
SEPTEMBER	1,276,298	1,006,368
OCTOBER	1,304,247	1,040,623
NOVEMBER	1,126,766	1,004,984
DECEMBER	<u>1,077,036</u>	<u> </u>
TOTAL	14,724,112	

ATTACHMENT 5CAR MILES ACTUAL

	<u>1981</u>	<u>1982</u>
JANUARY	7,515,415	6,273,714
FEBRUARY	6,369,318	5,656,473
MARCH	7,328,676	6,422,635
APRIL	7,238,316	6,359,814
MAY	7,708,134	6,605,387
JUNE	9,607,948	6,993,304
JULY	11,210,891	7,883,652
AUGUST	11,458,807	7,885,013
SEPTEMBER	9,794,098	6,685,182
OCTOBER	8,681,514	6,340,439
NOVEMBER	6,476,445	5,245,579
DECEMBER	<u>6,841,220</u>	<u> </u>
TOTAL	100,230,782	

ATTACHMENT No. 6DATA ON BOARD MEETINGSDATES AND LOCATIONS OF MEETING

The dates and locations of Board meetings held in 1982 are listed below. It should be noted that because of exceptional levels of business and activities extra meetings were held. Usually the Directors meet on the first Tuesday of each month except January and August.

Special	January 14, 1982	Montreal (tel. conf.)
Regular	February 2, 1982	Montreal
Special for Shareholders and Regular	March 2, 1982	Montreal
Regular	April 6, 1982	Montreal
External	May 4, 1982	Quebec
Regular adjourned to	June 1, 1982 June 14, 1982	Montreal Montreal
Special	June 15, 1982	Ottawa (MOT)
Regular	June 29, 1982	Montreal
Regular	August 31, 1982	Montreal
Regular	October 5, 1982	Montreal
Regular	November 9, 1982	Montreal
Regular	December 7, 1982	Montreal

COMPOSITION OF THE BOARD

The current membership on the Board as approved by Governor in Council is 16. A list of the Directors follows:

Michael J. BROGAN
Bernard CLAYMAN

Robert MATTEAU
Kyle R. MITCHELL

Henry EWASECHKO
Pierre FRANCHE
Gordon C. GALE
Lionel Kennedy GRANT
William P. KELLY
Evan S. LLOYD

Giovanni MOLINA
Harold A. RENOUF
Clarence SURETTE
June A. WESTBURY
John WIEBE
Jaffray WILKINS

BOARD COSTS

Expenses relating to the Board of Directors are budgeted for 1982 as follows:

- a) Directors fees and expenses \$290,000
This item includes travel, accommodation and meals as well as Directors' Hononaria the amount of which is approved by Governor in Council.
- b) Cost of Board Meetings \$75,000
This item includes expenses relative to the annual external meeting of the Directors held in Quebec in 1982, informal dinner meetings held occasionally the evening before Directors' meetings and infrequent special functions. Two special functions took place in 1982: dinners were held in honour of the retirements of Messrs. Garth Campbell, former Vice-President, Marketing, and Frank Roberts, former Chairman, President and Chief Executive Officer of the Corporation.

APPENDIX 'TRPT-36'

Government of Canada

Gouvernement du Canada

GOVERNMENT OF CANADA LETTERTO QUEBEC AGRICULTURAL ORGANIZATIONS

The Federal Government made public today a new Western grain transportation policy.

This policy establishes a new statutory framework replacing the 1897/1925 Crow's Nest Pass regime and its well-known 'half-a-cent ton/mile' fixed rate.

At the same time the government is putting in place safeguards to ensure that the changes being introduced in the West do not have injurious effects on other parts of the country, especially Quebec.

The government has announced as well an agricultural development program involving the expenditure of an additional \$93 million to provide continued support of the remarkable growth--some have even gone so far as to call it a miracle--which Quebec agriculture has experienced during the last decade.

Over the course of the past year consultations on feed grain policy and the Gilson report have been held at the provincial and local levels, involving Ministers, Members of Parliament, federal officials, and various agricultural organizations in Quebec--in particular, 'L'Union des producteurs agricoles (UPA), La Coopérative fédérée and l' Association professionnelle des meuniers du Québec'. During the autumn a working group of federal officials held in-depth discussions on the possible effects of a change in the Crow's Nest rates with these same organizations and similar organizations in other eastern provinces. Views expressed at these meetings were compiled and analyzed in the 'Jacques Report' which was distributed to all interested parties.

These consultations were useful. While some points of disagreement remain, many organizations now recognize that the proposed changes for the West will not have a negative impact on key sectors of Quebec agriculture.

'Non-Problems'

All the Quebec agricultural organizations consulted recognize the necessity of modifying the Crow's Nest Pass rate in order to correct the problem of rail transportation in the West.

First, there is a recognition that these western transportation initiatives will have no effect either on the supply or the price of feed grains in Eastern Canada. The reason for this is simple: the 1974 feed grains policy, which was recently extended until August, 1983, continues to assure Quebec livestock producers of a variety of feed grain sources. Producers can either buy their feed grain locally, in Ontario, in the United States, or in Western Canada. Furthermore, if the private market should run short the Canadian Wheat Board supplies feed grains at a price set according to the price of American corn.

On December 4, 1982, a spokesman for the 'Union des producteurs agricoles' stated on Radio-Canada that 'the price in the East is set by the world market. Westerners must adjust to it... this (that is to say, the implementation of the Gilson Report) will not change our price...'.

Moreover, it is for this reason that contrary to the allegations of some, the price of western feed grains purchased by Eastern processing industries will not be affected and hence neither will the consumer price of food products.

It is also generally agreed that the new policy will not affect dairy, poultry or egg production in Quebec, which is governed by a quota system administered by national marketing agencies. The adjustment of quotas between provinces is negotiated and determined according to various factors such as the level of consumption, comparative advantages and production, and the quality and capacity of infrastructure. However the principal factor has always been historical production levels. The weight to be accorded to these various factors has been the subject of debate for some time and there is no reason to believe that the new policy will change the situation.

Livestock Production in the West and in Quebec

The issue is now centered on the possible negative impacts of the new western grain transportation policy on the future of the Quebec livestock industry.

The studies carried out by Agriculture Canada indicate that the effects of the Gilson recommendations and those of proposals advanced by eastern groups would have more or less the same impact on the value of livestock production in the East. The difference between the two would represent only 0.2 to 0.5% of the growing value of real agricultural production in eastern Canada which is forecast to reach \$3 billion by 1990.

Consequently under both these options the growth of this sector in Quebec would remain positive but the level attained would vary slightly. This overall assessment is supported by the Chase Econometrics Report which compares the maintenance of the status quo and the implementation of Gilson's recommendations.

Notwithstanding this, spokesmen for the Quebec livestock industry believe that their competitive position will be jeopardized and go so far as to say that their economic "survival" is threatened.

There is no doubt that the government's new policy will result in lower feed grain prices for livestock producers in the West. Why? Simply because the cost of feed grains used in the West is determined by subtracting the transportation and handling costs from the international price at Thunder Bay. Consequently, while Western grain producers who ship grain to Thunder Bay for export will gradually pay more, western livestock producers will pay less for local feed grains, given that higher transportation costs will have to be subtracted from the world price.

Consequently, the following questions arise: Will lower feed grain prices in the West contribute to an increase in western livestock production? If it does, what impact will it have on eastern livestock production? Will the West compete with the East in markets already served by the East?

The Eastern Option

Before answering these questions, it should be emphasized that the Quebec agricultural organizations which have spoken out on this issue have agreed on the need to change the Crow's Nest Pass rates in order to modernize rail transportation in the West. As indicated to the Agriculture Canada Task Force (Jacques Report, p. 16) they have all agreed also that the government should compensate the producers who will lose their statutory rates privilege by paying what is termed the "Crow Benefit". This benefit will amount to \$651.6 million annually and corresponds to the deficit incurred in 1981-1982 for the transportation of 31.1 million tonnes of grain. Thus it is fitting to compare the government's new policy with the option proposed by Quebec agriculture organizations and not with the status quo, or to an option that would deprive the western farmer of the existing preferential rate abruptly without any compensation. Unfortunately the basis of comparison which has been widely used in Quebec recently has been the status quo.

Even if future increase in the Crow's Nest Rate over and above the Crow gap paid by the government were entirely absorbed by the western grain producer, as recommended by the Quebec agricultural organizations, it would result in progressively higher transportation costs--and, according to the mechanism described earlier, a corresponding decrease in the price of feed grains used in the Prairies. The difference between the effects of the policy

announced by the government and those of the 'Eastern Option' is one of degree and not of kind.

By way of illustration, the Jacques Report indicates that the Quebec organisations' proposals would result in a reduction in the price of feed grains used in the Prairies of \$9.92 per tonne in 1985-1986, while the reduction in price according to the government's policy would be \$16.91. A difference of \$6.99. To put things in perspective, it might be noted that the price of a tonne of barley will be approximately \$200 in 1985-1986. This translates into a reduction in costs of 3.5% for the western producer. However, it should be borne mind that at the same time transportation costs will continue to rise for the western producer who might wish to ship meat for the domestic and international markets supplied by eastern producers as we shall see further along.

Even if western livestock production did increase as a result of the government's policy--and this increase remains difficult to determine with accuracy--there is very little cause to fear that this western production would make significant inroads into markets established by Quebec producers. Why? Because of the importance of local Quebec and Ontario markets and because of the ever increasing importance of the world market for meat, and especially because of high west-east transportation costs.

Hog Production

Let us take hog production as an example because it is the major preoccupation of the Quebec producers. There will be no hog war!

At the present time, western pork does not reach Quebec markets even though its price is approximately \$2 a hundredweight higher in the East than in the West. This fact can be easily explained: the transportation cost of one hundred pounds of pork from Calgary to Montreal is \$8.51, which results in a gap of \$6.50 a hundredweight. With the new policy, the western producer could save \$3.17 a hundredweight in 1985-1986 on the feed costs of livestock according to Agriculture Canada. However, transportation costs for meat would have increased correspondingly from \$8.51 to \$11.02, still leaving a gap of \$5.84. Thus the cost of transportation from West to East will continue to favour the competitive position of the Quebec pork industry in eastern markets.

Neither will western hog production replace that of Quebec and Ontario on eastern American markets because the transportation costs from Montreal to New York are currently \$2.50 a hundredweight, as compared to those for a western producer which would be \$11.00 a hundredweight if he were to ship to this market. The natural outlet for increased production in western Canada is the local market and the markets of the western regions of the United States. The cost of shipping meat from Calgary to Los Angeles is \$5.91

a hundredweight, compared to \$8.51 from Calgary to Montreal. These rates will be \$7.65 and \$11.02 respectively in 1985-1986 according to forecasts.

Quebec producers also export approximately 8% of their hog production to Japan (54 million pounds) on an annual basis. This represents a sizeable proportion of Canadian pork exports to that country (60%). Total Canadian port exports represent about 2 to 3% of the present Japanese market. A foothold in the Japanese market was established by Quebec producers by catering to the particular exigencies of this market and by taking advantage of lower back-haul rates of at least 45% offered on ships returning to Japan from eastern seaboard ports.

Furthermore, even regular rates favour Quebec because of its geographic position giving it ready access to the less costly Maritime mode. To ship pork to Tokyo, the regular rates are \$14.38 a hundredweight from Montreal, \$15.66 from Winnipeg (via the East coast) and \$16.29 from Calgary (via the West coast). Consequently, the eastern pork industry will maintain its competitive position in the Japanese market providing it continues its aggressive marketing policies. It should be noted that there is room for greater exports to Japan and other Pacific-rim countries where the demand for meat products is increasing. All regions of Canada could derive additional benefits from these potential exports.

Access to American Markets

The fear that the U.S.A. will close its borders if livestock exports from western Canada increase substantially is equally unjustified. In the period between 1976 to 1978, Canada imported 104 million pounds of pork. In 1981, this situation was entirely reversed and our country exported 242 million pounds of pork, of which 180 million pounds was exported to the United States; Quebec's share of this movement to the United States was about 135 million pounds (75%). Despite this reversal, the United States did not take any protective action. The reason is again rather simple. Even though the exported quantities appear considerable from the Canadian point of view, they represent less than 2% of American pork consumption. An increase of 1% would not justify U.S. action under GATT.

More importantly, the American Meat Import Law does not provide for the imposition of restrictions on pork--or live cattle for that matter.

Cattle production

It is generally agreed that the policy would pose little if any threat to the beef sector. Quebec beef production accounts for approximately 20% of the province's consumption and more than 50% of its requirements are filled by beef which originates on the Prairies. However, the production of feeder cattle has more than doubled since 1976, meeting about 7% of consumer

requirements, while the quantity of meat from dairy herds has remained stable. There is no reason to believe that the relative growth of this sector will be dampened by the new policy.

With lower feed grain prices in the West, it is foreseen that in the cow-calf sector, there will be a tendency to feed a greater number of calves on the Prairies and to reduce the number shipped to eastern Canada. This will provide an opportunity to develop this type of production in the East. Further, increased demand could encourage feed-lot operators in the East to feed more dairy calves.

Furthermore, it would be more advantageous to sell the increased production of fed-cattle from western Canada to markets in the western and south-western United States rather than in eastern Canadian markets. We have already seen that the cost of transporting meat from Calgary to Montreal is \$8.51 a hundredweight and \$5.91 from Calgary to Los Angeles, for a difference of \$2.60. We foresee that these transportation costs will increase to \$11.02 and \$7.65 respectively in 1985-1986 with a corresponding differential of \$3.37. Finally, we should note that the State of California purchases about 44% of its beef requirements (1.4 billion pounds) from outside the State. This amount corresponds to the total Canadian beef production in 1979.

It is unlikely that an increase in western beef production will trigger imposition of restrictions by the United States, since the total current production in western Canada represents 6% of the North American market and Canadian exports to the United States are less than 1% of American beef consumption. Increased Western beef production over the long term, while important in Canadian terms, remains insignificant in terms of overall North American requirements.

As noted above, the American Meat Import Law does not provide for restrictions on live fed-cattle, the form which the bulk of western Canadian exports would likely continue to take. Restrictions on beef imports normally take the form of agreements with the U.S. on voluntary restrictions under which imports are usually set at a higher level than would be the case if a quota were imposed. It might be noted however that the U.S. has only imposed a formal quota once since 1965, and that in the last quarter of 1976. "Voluntary" quotas are used principally for boned meat (procured mainly from the slaughter of milking cows in eastern Canada). It is in great demand in the United States, where the hamburger trade flourishes! Further, we could still ship live cows should American restrictions become too severe.

For all these reasons, the government believes that conferring benefits on the West will not prove detrimental to livestock production in the East and that it is somewhat disingenuous to claim that it will strike "a fatal blow to Quebec agriculture."

Double Benefits?

Another point should be clarified. It is maintained in certain circles that western producers will receive a double benefit as a result of the new policy, particularly if payment is made on the basis of cultivated acreage the argument being that the cost of their feed grains will decrease and they will also receive part of the Crow benefit paid by the government. The following points should be noted:

1. First, producers whose lands were used exclusively as pasture in the past will not be eligible for payment on the basis of cultivated acreage. They will benefit only from the reduction in the price of feed grains which they purchase locally.
2. Producers who decide to raise grain for their own use will not be able to take advantage of the reductions in the prices of feed grains since they will not be purchasing any!
3. Grain producers who continue to raise crops primarily for export--the large majority--will benefit only from the government payments which will compensate in part, and to a lesser and lesser extent in the future, their transportation costs which will continue to rise progressively. Prairie soil yields high quality grains, the export of which was valued at approximately \$6 billion last year. It is foreseen that exports will increase from the present 31 million tonnes to 41 million tonnes by the end of the decade. Though the progressive reduction of the distortions created by the statutory rates in the western agricultural economy will certainly encourage increased cattle production, it would be illusory to suggest that these changes would disturb to any significant degree the overwhelming proportion of grain which is shipped to the export market.

In order to obtain a double benefit, it would be necessary for a producer to allow his existing cultivated acreage to revert to pasture after the implementation of the new policy. In such a case, it is true that this producer would (1) continue to receive the government payments, and (2) be able to buy feed grains at reduced prices. Such behaviour on the part of any producer would however be eccentric to say the least. An acre of cultivated land in the west yields \$150 of wheat as compared to a value about \$50 for pasture land. The government payments amount of \$5 to \$6 per acre would scarcely be adequate to compensate the producer for the difference.

Further, the government has established a Task Force to draw up a set of eligibility criteria which western producers would have to meet in order to receive the government payments. Producers may be required to demonstrate that they have held a Canadian Wheat Board permit book and provide proof that they have actually shipped grain by rail for a number of years.

Precautionary Measures

Notwithstanding its conviction that the east will not be disadvantaged by the modernisation of the transportation system in the west, the government recognizes the sincere concerns of meat producers in Quebec and in the other eastern provinces. It also recognizes that only actual experience with the new system can settle the debate. It has therefore been decided to introduce as well a number of precautionary measures.

First, the Canadian Livestock Feed Board will be asked to monitor, over the next few years, market trends of agricultural products which are influenced by the new policy; the Board will report to the Minister of Agriculture on all effects resulting from the implementation of this policy which could have a deleterious impact on agriculture in eastern Canada. In such an eventuality, the government would examine the situation and would take prompt corrective action.

Secondly, legislation will soon be tabled in Parliament to authorize the implementation of a hybrid system of payments--to the producer and to the railways--as proposed by Gilson, but only until August, 1986, at which time approximately 50% of the payments will be made to the producer and 50% to the railways. A decision by Parliament will be required to extend the application of the Gilson formula which would provide for the continued increase of the producers' share up to 81% in 1988-1989. The legislation will require a complete review of the effects of the new system, with the participation of the Quebec agricultural organizations as well as those of the other eastern and western provinces, before such a step could be taken.

Furthermore, the railway companies will be reviewing rail transportation requirements in eastern Canada with particular attention to the needs of agricultural producers. Representatives of the eastern agricultural associations will be invited by the railways to discuss the present situation and their plans for the future.

Development Measures

In addition to these precautionary measures, the government has announced new agricultural development initiatives which will provide important benefits for Quebec agriculture. These initiatives will see the investment of an additional \$93 million over and above existing budgets for the next five year period to be used for the construction of storage facilities, soil improvement and drainage, the marketing of agricultural products, the improvement of grain handling facilities at the Port of Montreal, as well as increased agricultural research in Quebec.

Conclusion

In summary, the principal interested parties acknowledge that the implementation of a new regime for the transportation of grains in the west will not have any negative effects on the supply and price of feed grains in Quebec. Nor will it have negative consequences for the dairy, poultry and egg production sectors given the existence of national marketing boards for these products. Although there has been some apprehension over the possibility of competition between eastern and western livestock producers, serious analysis does not foresee this happening. In order to leave nothing to chance however, the government has introduced several precautionary measures, in particular the 1985-1986 review and the requirement to return to Parliament. The government will also invest \$93 million in Quebec.

The federal government has already contributed in a major way to Quebec agriculture by investing sizeable sums over the last ten years in different sectors and activities through assistance to the dairy industry and in the area of marketing and production for example. This support will continue and Quebec agriculture can thus look forward to the future with confidence. Improvements in the western transportation system will not be made to the detriment of agriculture in eastern Canada. All of Canada will benefit.

APPENDICE «TRPT-35»

RÉPONSES FOURNIES PAR VIA RAIL CANADA INC.
AUX QUESTIONS SOUMISES PAR M. FORRESTALL, DÉPUTÉI QUESTIONS SUGGEREESQUESTION 1

Le président du Comité des transports et M. Nick Mulder, sous-ministre adjoint aux Transports de surface, au ministère des Transports, ont indiqué la semaine dernière aux membres du Comité que M. Franche était en train de négocier avec le CN et CP des ententes sur des contrats à prix fixes pour 1983. M. Franche doit également négocier avec le CN une entente du même genre au sujet des frais d'entretien. M. Franche pourrait-il tenir le Comité au courant du déroulement des négociations entre VIA et les sociétés ferroviaires pour la signature d'une entente relative aux contrats fondés sur des prix fixes?

REPONSE

VIA négocie actuellement avec le CN et le CP. Ces négociations n'étant pas encore achevées, nous estimons que toute discussion à ce sujet pourrait nuire à leur déroulement.

QUESTION 2

Ces négociations sont-elles terminées? Quelle sera la durée des contrats en question; s'appliqueront-ils aux conventions d'exploitation pour l'année 1983? Pour l'année 1984?

REPONSE

Voir la réponse à la question 1

QUESTION 3

Quelle est la proportion des prix fixes actuellement couverte par des contrats? Quelle proportion M. Franche essaie-t-il d'obtenir pour 1983, 1984, 1985?

REPONSE

Actuellement, tous les coûts d'exploitation des trains voyageurs sont régis par l'ordonnance R-6313 ne prévoyant pas de coûts fixes.

QUESTION 4

Sous réserve du résultat des négociations en cours, M. Franche pense-t-il que l'entente conclue en 1983 pourrait entraîner une réduction de la treizième facture, ou peut-être sa suppression totale?

REPONSE

VIA aimerait connaître tous les coûts engagés pour l'exploitation des trains voyageurs au plus tard à la fin de l'année à laquelle ces coûts s'appliquent. C'est pourquoi VIA tente actuellement de mettre sur pied un système permettant d'atteindre ce résultat.

QUESTION 5

M. Franche est-il d'accord avec l'Ordonnance R-6313 d'établissement des coûts telle qu'elle existe maintenant? Souhaiterait-il qu'elle soit modifiée, et le cas échéant, comment?

REPONSE

Dans la mesure où la réglementation sur les coûts est utilisée à bon escient, à savoir l'établissement du coût des activités d'une société, elle ne pose pas de problème particulier à VIA.

QUESTION 6

Y a-t-il des négociations en cours au sujet des contrats d'entretien avec le CN et le CP? Quand M. Franche prévoit-il que ces négociations seront terminées, et quelle sorte de changements espère-t-il en obtenir?

REPONSE

En vertu du contrat d'exploitation les frais de maintenance du matériel engagés par le CN et le CP sont facturés à VIA. La Société prévoit toutefois l'aménagement d'installations temporaires de maintenance des trains LRC à Montréal, et des négociations sont en cours avec le CN sur un certain nombre de points relatifs à ce projet, notamment sur la main-d'oeuvre. L'accord n'a pas encore été conclu, mais les négociations vont bon train.

QUESTION 7

A titre de nouveau président de VIA, M. Franche considère-t-il qu'il dirige vraiment l'ensemble des opérations de VIA Rail, alors que 60% de son budget dépend en fait du CN et du CP?

REPONSE

Du fait des dispositions de la réglementation sur les coûts, VIA reconnaît n'avoir pratiquement aucun contrôle de gestion sur les coûts d'exploitation des trains voyageurs engagés par le CN et le CP.

QUESTION 8

Combien de contrats distincts existe-t-il entre VIA et les sociétés ferroviaires au sujet du droit de circuler? M. Franche estime-t-il que le régime actuel restreint sa liberté de direction? Ne serait-il pas préférable d'avoir un seul contrat fondé sur le coût global plutôt que plusieurs contrats distincts?

REPONSE

Sous réserve de l'entente cadre entre VIA et le gouvernement du Canada, VIA reçoit du ministre des Transports une demande de service complémentaire pour chaque service ferroviaire voyageur qu'elle prévoit assurer. Toutefois, VIA n'a signé qu'un contrat avec chacune des sociétés de chemins de fer. Il s'agit d'un contrat d'exploitation et non d'une entente portant sur des droits de circulation.

QUESTION 9

Selon le rapport du Comité sénatorial des transports, VIA s'est dite intéressée à acquérir dans diverses villes des gares appartenant aux deux grandes sociétés ferroviaires. La société économiserait ainsi le montant des loyers très lourds qu'elle paie actuellement pour l'utilisation de ces installations. M. Franche pense-t-il qu'il pourrait assurer une meilleure gestion des opérations de VIA si celle-ci pouvait acquérir ces gares, qu'il pourrait ainsi contrôler plus facilement ses coûts, et que la Société pourrait elle-meme tirer des revenus de la location de concessions et de bureaux dans ces immeubles?

REPONSE

VIA a toujours estimé qu'elle devrait assurer un contrôle aussi étendu que possible sur les services en rapport direct avec la clientèle, comme les gares par exemple. Il est évident que les recettes provenant de concessions et de location de bureaux seraient appréciées par VIA.

QUESTION 10

Les actuels propriétaires de ces gares, le CN et le CP, ne doivent pas être enthousiastes à l'idée de négocier le transfert de ces propriétés présumément

rentables. Ces gares sont souvent situées en plein centre des grandes villes canadiennes, sur un terrain susceptible d'avoir lui-même beaucoup de valeur. VIA ne pourrait jamais se permettre d'en payer le plein prix. Le comité sénatorial des transports a exprimé l'espoir que le CN et le CP reconnaissent que, comme ils n'assurent plus de services voyageurs généraux, ils devraient être prêts, après les négociations qui s'imposent, à transférer bon nombre de ces installations à VIA, la Société nationale assurant les services ferroviaires de transport de voyageurs. M. Franche est-il d'accord?

REPONSE

VIA approuve la recommandation no 8 contenue dans le rapport du comité sénatorial.

QUESTION 11

M. Franche convient-il que toute indemnisation à ce titre (comme le Comité sénatorial des transports l'a proposé dans son rapport) devrait tenir compte des subventions versées par le passé pour l'entretien des gares?

REPONSE

VIA n'est pas au courant des subventions particulières qui ont pu être versées pour les gares. Compte tenu des circonstances dans lesquelles VIA a été créée, toutes les gares devraient lui être cédées à leur valeur comptable nette.

QUESTION 12

N'estime-t-il pas qu'en toute logique, ces installations devraient être confiées à l'organisme chargé d'assurer le service voyageurs?

REPONSE

VIA appuie le raisonnement que suppose la question.

QUESTION 13

Ces préoccupations ont-elles été portées à l'attention des sociétés ferroviaires au cours des négociations, ou à un autre moment? Dans la négative, M. Franche compte-t-il pousser plus loin ses discussions sur le sujet avec les sociétés ferroviaires ET le gouvernement, pour obtenir leur appui?

REPONSE

Ces points ont été signalés aux sociétés de chemins de fer.

QUESTION 14

M. Franche a-t-il donné suite à la recommandation du comité sénatorial des transports voulant que VIA présente à la CCT et au ministère des Transports un plan d'acquisition de certaines gares ferroviaires affectées au service voyageurs? (Ce plan devrait comprendre les objectifs à long terme de VIA concernant ces installations, aussi bien qu'une explication détaillée de la possibilité de les transformer en centres de transport.)

REPONSE

Un programme d'acquisition de certaines gares ferroviaires voyageurs est en cours de préparation.

QUESTION 15

Selon l'ancien président de VIA, M. Frank Roberts, le contrat d'exploitation de services ferroviaires pour voyageurs, en date du 20 avril 1978, ainsi que le règlement du 28 mars 1978 qui s'y rattache, prévoyaient a l'origine que les conventions liant VIA et les sociétés ferroviaires seraient fondées sur les prix fixes. Le ministre des Transports de l'époque, M. Otto Lang, a ensuite apporté des modifications à ces documents, à la suite de pressions des sociétés ferroviaires. M. Franche pourrait-il nous confirmer si le contrat d'exploitation de services ferroviaires pour voyageurs de 1978 et le règlement qui s'y rapporte contenaient effectivement à l'origine des dispositions relatives aux prix fixes, le cas échéant, pourrait-il nous expliquer pourquoi ces dispositions ont été supprimées?

REPONSE

En vertu des dispositions du contrat d'exploitation de services ferroviaires pour voyageurs, les accords passés entre le gouvernement et VIA sont basés sur des coûts estimatifs. VIA ne pouvait que supposer que les contrats avec le CN et le CP seraient établis sur une base similaire.

QUESTION 16

Si les sociétés ferroviaires ont réussi à faire disparaître les dispositions relatives aux prix fixes dans les contrats originaux conclus avec VIA en 1978, M. Franche croit-il vraiment pouvoir les remettre en vigueur en 1983?

REPONSE

Comme nous l'avons expliqué à propos de la question 1, ce point fait actuellement l'objet de négociations et toute discussion à ce sujet pourrait nuire à leur déroulement.

QUESTION 17

Selon l'ancien président de VIA, M. Frank Roberts, le ministre des Transports de l'époque, M. Otto Lang, avait indiqué lors de la suppression des dispositions relatives aux prix fixes que le gouvernement fédéral s'engagerait à assumer tous les coûts supplémentaires entraînés par cette décision. Cette politique s'est avérée coûteuse. En fait, M. Nick Mulder a dit lors de la dernière réunion:

« (...) d'un point de vue juridique, le ministère et VIA Rail n'ont pas le choix, (...) il faut payer aussi longtemps que la CCT approuve les vérifications financières définitives. »

Puisque le ministère des Transports a fait ses propres règles, en affirmant que le gouvernement absorberait tous les coûts après avoir convenu avec les sociétés ferroviaires, en 1978, de ne pas inclure les frais fixes, serait-il possible que cette décision soit en fait un moyen détourné pour permettre au gouvernement de continuer (comme il l'a fait avant la création de VIA) à discréditer les services ferroviaires voyageurs en rendant délibérément le réseau aussi coûteux?

Comme l'honorable D. Mazankowski l'a dit lors de la dernière réunion:

« Il me semble qu'il y a une tentative délibérée de couper les services ferroviaires voyageurs et de les rendre si peu rentables que les réductions se suivront. »

REPONSE

Selon la loi no 1 de 1977 portant affectation de crédits, les contrats entre VIA et les sociétés de chemins de fer doivent être approuvés par le ministre des Transports. VIA ne peut commenter les raisons pour lesquelles le ministre des Transports admet la possibilité d'inclure les 13es et 14es factures dans les contrats d'exploitation de VIA. Il est toutefois reconnu de manière générale que ce mode de facturation était conforme aux procédures de versement des subventions prévues par la Loi sur les chemins de fer.

QUESTION 17 a)

Lors de la dernière réunion du Comité des transports, M. Mulder a affirmé que d'un point de vue juridique, le gouvernement devait payer tous les frais facturés à VIA par les sociétés ferroviaires, une fois que la CCT les a approuvés. Puisque VIA s'est opposée à bon nombre de ces factures, M. Franche ne pense-t-il pas que la décision prise par le gouvernement de payer tous les frais des opérations ferroviaires de VIA--alors que VIA émet des doutes sur nombre de ces factures--ne sert qu'à discréditer les services ferroviaires voyageurs en les rendant très coûteux et peu rentables, du moins en apparence?

REPONSE

L'augmentation rapide des frais d'exploitation des trains voyageurs constitue un grave sujet d'inquiétude. VIA n'a pas connaissance de l'hypothèse selon laquelle l'intention serait de discréditer les services ferroviaires voyageurs.

QUESTION 18

VIA a eu de la difficulté à obtenir des données sur les opérations ferroviaires, non seulement des sociétés de chemin de fer, mais également de la CCT.

Selon le rapport du Comité sénatorial des transports, le CN et le CP prétendent que la communication de ces données relatives aux coûts d'exploitation des chemins de fer n'est généralement pas nécessaire à une gestion efficace de VIA et que, de plus, elle pourrait avoir des conséquences néfastes pour elles, en permettant à leurs concurrents, comme les transporteurs routiers (c'est-à-dire les autobus et les sociétés de camionnage), de connaître de précieux renseignements commerciaux qui les avantageraient injustement.

Le Comité sénatorial a qualifié cet argument d'«exagéré et déraisonnable».

La CCT a adopté comme position que, d'après l'article 331 de la Loi sur les chemins de fer, ce genre de renseignements doit être traité de façon confidentielle. Selon ses conseillers juridiques, elle ne peut donc communiquer ces données que sur demande formelle de VIA. Il faut alors qu'on lui donne le temps nécessaire pour enquêter sur la validité de ses besoins de données. Il faudrait aussi donner l'occasion au CN et au CP de faire valoir pour quelles raisons ces renseignements ne devraient pas être communiqués à VIA.

Le Comité sénatorial notait dans son rapport que cette situation n'est pas à l'avantage des clients des services ferroviaires de transport des voyageurs.

Il ajoutait que VIA se trouvait dans une position délicate puisqu'elle doit lutter pour obtenir des renseignements, et subir de très longs délais.

Le Comité sénatorial exprimait une préoccupation dans son rapport:

«Le comité constate avec regret que plus de deux ans se sont écoulés depuis que VIA a présenté sa première demande de renseignements sur les coûts et que ce n'est qu'au mois de mars de cette année 1982, qu'elle a présenté sa demande d'une façon vraisemblablement plus conforme aux exigences légales, du point de vue de la CCT. Les résultats de cette dernière tentative d'obtenir de la CCT des renseignements pertinents sur les coûts restent encore à connaître.»

VIA a-t-elle jusqu'ici obtenu sur demande des renseignements de la CCT?

REPONSE

Jusqu'à maintenant, VIA n'a reçu de la CCT aucun renseignement en vertu de l'article 331 de la Loi sur les chemins de fer. Il convient toutefois de noter que VIA a déposé une demande de renseignements spécifiques devant la CCT.

QUESTION 19

A-t-on réussi à corriger la situation pour permettre à VIA d'être au courant des coûts que lui facturent les sociétés ferroviaires?

REPONSE

Des négociations à ce sujet sont en cours avec les sociétés de chemins de fer, dans le cadre des contrats d'exploitation. A ce stade, tout commentaire pourrait nuire au déroulement de ces négociations.

QUESTION 20

Selon les données que VIA a vues jusqu'ici, la répartition des coûts est-elle la même pour les deux sociétés ferroviaires?

REPONSE

Comme nous l'avons indiqué précédemment, des progrès sensibles ont été réalisés quant à l'identification par article des frais du CN.

QUESTION 21

Depuis le 15 novembre 1981, date à laquelle les réductions de service sont entrées en vigueur, quel est le pourcentage approximatif des coûts du CN et du CP qui ont été portés à la connaissance de VIA?

REPONSE

La communication de renseignements plus complets sur les coûts, qui permettrait à VIA d'exercer un contrôle adéquat des activités, fait également l'objet de négociations. À ce stade, tout commentaire pourrait retarder le déroulement de ces négociations.

QUESTIONS 22 A 24

VIA est-elle d'accord avec les sociétés ferroviaires lorsqu'elles prétendent que certaines données demandées par VIA sont confidentielles pour des raisons commerciales, c'est-à-dire afin d'empêcher les concurrents d'y avoir accès.

VIA est-elle d'accord avec l'opinion des conseillers juridiques de la CCT, selon lesquels VIA doit présenter une demande officielle en vertu de l'article 331 de la Loi sur les chemins de fer?

VIA est-elle d'accord pour dire que le ministère et le ministre des Transports sont essentiellement des «partenaires» de la Société puisque c'est le gouvernement qui assume les coûts? Le cas échéant, et puisque le Ministre a accès aux données relatives aux coûts des opérations ferroviaires inclus dans les factures réclamées à VIA, ne devrait-il pas y avoir une communication plus étroite entre le ministère des Transports et VIA pour que celle-ci puisse obtenir ces données?

REPONSE

La position de VIA sur ces questions est exposée dans une demande soumise à la CCT. Il serait inopportun de faire des commentaires en public en ce moment.

QUESTION 25

Tout le monde connaît l'existence de la treizième facture. Il existe cependant aussi une quatorzième facture, qui représente un rajustement définitif et que les sociétés ferroviaires peuvent envoyer à VIA après que la CCT a vérifié leurs coûts. M. Franche approuve-t-il l'existence de cette quatorzième facture?

REPONSE

En vertu de la réglementation et des accords actuels, une 14e facture est prévue. Ce point fait actuellement l'objet de négociations.

QUESTION 26

Les sociétés ferroviaires ont toutes deux présenté une quatorzième facture pour 1979; celle du CN dépassait légèrement les 2 millions, et celle du CP était d'environ 1,2 million. À quelle date VIA a-t-elle été mise au courant du montant de ces quatorzième factures pour 1979? M. Franche s'estime-t-il en mesure d'établir son budget comme il l'entend alors que VIA se trouve dans la position peu enviable d'avoir à verser des sommes imprévisibles considérables en raison de l'existence d'une quatorzième facture--et nous ne parlons même pas de la treizième? Comment une entreprise, soit-elle privée, publique ou para-publique, peut-elle fonctionner efficacement si elle n'est pas en mesure de contrôler ses frais, lorsque c'est commercialement possible? Encore une fois, cette situation serait-elle préméditée pour que les services voyageurs au Canada semblent plus coûteux et moins rentables qu'ils ne le sont en réalité?

REPONSE

VIA a reçu le 10 mai 1982 la 14e facture 1979 du CN et réitère sa réponse à la question 25.

QUESTION 27

M. Franche et ses fonctionnaires ont-ils étudié la méthode de calcul des coûts d'AMTRAK, c'est-à-dire la méthode des coûts évitables, et dans l'affirmative, préféreraient-ils que VIA adopte une méthode semblable?

REPONSE

Via a reçu l'étude comparative de la CCT sur les méthodes américaines et canadiennes d'établissement des coûts. VIA tirerait profit de la méthode utilisée pour AMTRAK, qui permettrait de réduire les frais d'exploitation facturés à VIA par les sociétés de chemins de fer.

QUESTION 28

Y a-t-il eu des discussions entre M. Franche et le Ministre en vue de l'application immédiate de la méthode des coûts évitables?

REPONSE

VIA a entrepris des discussions avec les représentants du ministère des Transports à ce sujet.

QUESTION 29

Y a-t-il eu de véritables consultations entre VIA et le ministère des Transports au sujet du document de travail de VIA et du projet de loi relatif à cette société, en ce qui a trait notamment au mandat de cette dernière et au contrôle de sa gestion?

REPONSE

Des consultations ont eu lieu entre VIA et des représentants du ministère des Transports en vue de préparer un document de travail sur la loi qui régirait VIA.

QUESTION 30

La CCT a mené une étude comparative sur les méthodes de calcul des coûts d'AMTRAK et de VIA. Elle a étudié les effets de la méthode des coûts évitables par rapport à ceux de la méthode canadienne fondée sur les coûts variables à long terme. Elle en a conclu que VIA pourrait probablement réaliser une économie annuelle totale de 30 à 40 millions de dollars grâce à la méthode d'AMTRAK. (M. Frank Roberts et les fonctionnaires de VIA ont affirmé pour leur part que ce chiffre était très modéré, et que cette économie s'élèverait plutôt à 50 ou 55 millions par année.)

Lorsque les réductions de service ont été rendues publiques le 27 juillet 1981, M. Pepin avait annoncé une économie de 100 millions de dollars sur trois ans, et d'environ 40 millions pour la première année.

Lors de la dernière réunion du Comité des transports, les fonctionnaires du Ministère ont confirmé qu'il n'y avait pas eu pour cette année d'économie de 40 millions de dollars.

Les réductions de service étaient censées entraîner pour la première année une économie de 40 millions de dollars, qui ne s'est pas matérialisée; par ailleurs, une étude récente de la CCT prévoyait une économie annuelle de 30 à 40 millions de dollars (ou de 50 millions selon VIA) si VIA adoptait la méthode des coûts évitables. M. Franche estime-t-il par conséquent que les réductions de service n'auraient pas été nécessaires si cette méthode avait été appliquée l'an dernier?

REPONSE

Selon VIA, il n'y a pas de lien entre les économies escomptées à la suite des réductions de services de 1981 et la méthode d'établissement des coûts.

QUESTION 31

Lorsque M. Pepin a annoncé les réductions des services en juillet 1981, il a également indiqué que 1 800 travailleurs seraient mis à pied.

Lors de la dernière réunion du Comité des transports, on a noté une diminution des sources de revenu de VIA, en raison des réductions de service, ce qui a entraîné non une économie, mais des pertes encore plus considérables.

On a également fait observer que VIA est encore déséquilibrée. Il y a eu 1 800 mises à pied et une réduction des sources de revenu, mais aucune diminution des frais fixes, ni des frais de gestion et d'administration. En fait, ces mises à pied (environ 32 années-personnes) ont été faites non pas sur l'initiative de VIA, mais du Conseil du trésor, et non pas il y a un an, lorsqu'elles ont été annoncées, mais tout récemment!

Quels sont les chiffres exacts sur le nombre d'années-personnes à supprimer dans le secteur de la gestion et de l'administration à la suite du licenciement de ces 1 800 travailleurs?

REPONSE

Il est important de constater que les réductions de services ont entraîné la suppression de près de 400 postes et la mise à pied d'environ 270 employés de VIA, et non de 1800 personnes comme il est mentionné dans la question. Ce dernier chiffre englobe les employés du CN et du CP affectés à l'exploitation et à la maintenance des trains VIA.

Les 270 mises à pied représentent une diminution de personnel de 7,3 %, par rapport à l'effectif moyen des syndiqués au cours des six derniers mois de 1981.

Nous procédons actuellement à une vérification de gestion pour tout le personnel non syndiqué de la Société, en vue d'une meilleure utilisation des ressources nécessaires. Il est évidemment trop tôt pour dégager des conclusions sur cette étude.

QUESTION 32

VIA a alloué jusqu'à 30 millions pour le recyclage des 1 800 ouvriers mis à pied. Jusqu'ici, combien a-t-elle dépensé à ce titre et dans quels secteurs?

REPONSE

Du 15 novembre 1981 au 31 août 1982, et sur la base de l'entente spéciale, un montant total de 6 654 \$ a été consacré au recyclage d'employés dans le cadre des réductions de services. Le montant total versé jusqu'au 31 août 1982 à titre d'indemnisations dans le cadre de l'entente s'élève à 1,9 million de dollars. La répartition par région s'établit comme suit:

VIA ATLANTIQUE	: 545 499,98
VIA QUÉBEC	: 355 452,86
VIA OUEST	: 776 419,99
VIA ONTARIO	: 199 786,40

QUESTIONS 33 ET 34

VIA a annoncé récemment (le 7 septembre) que ses tarifs n'augmenteraient que de 6%, conformément au programme de restrictions du gouvernement. (Depuis avril 1981, les tarifs avaient augmenté de 34,7%). Cependant, selon les calculs de VIA, 6% semble équivaloir à 11,1%. Par exemple, le tarif voyageurs entre Brantford et Toronto est passé de 10\$ à 12\$, ce qui représente une augmentation de 11%.

Cette augmentation s'explique, selon VIA Rail, par une politique d'arrondissement. La hausse de 6% constitue une moyenne pour tout le pays, arrondie au dollar le plus près pour chaque trajet. Ainsi, une augmentation de 6% aurait fait passer de 9 \$ à 9.54 \$ l'aller simple entre Toronto et Brantford, ce montant a donc été arrondi à 10 \$.

Les tarifs excursion (aller retour en une journée) sont calculés comme étant de 40% inférieurs au total de deux allers simples pour chaque trajet. Sur ce, le trajet Toronto-Brantford, le tarif excursion était auparavant de 10 \$. Cependant, si l'on soustrait 40% de 20 \$, le nouveau total des deux allers simples porte le nouveau tarif excursion à 12 \$, ce qui représente une augmentation de 11,1%.

	<u>ANCIEN TARIF</u>	<u>NOUVEAU TARIF</u>	<u>AUGMENTATION (%)</u>
a) Aller simple	9 \$ (6% arrondi)	10 \$	11,1%
b) Deux allers simples (a) x 2)	18 \$	20 \$	11,1%
c) Tarif excursion (60% de b))	10 \$	12 \$	11,1%

Comment VIA peut-elle prétendre se plier au programme de restrictions du gouvernement, alors que l'augmentation de certains de ses tarifs, en raison de l'arrondissement, n'est pas de 6%, mais de 11%, comme dans le cas du trajet Toronto-Brantford?

REPOSE

L'augmentation des tarifs de 6% a été calculée sur la base du tarif normal aller simple. Ce montant a ensuite été arrondi au chiffre entier le plus proche. Les augmentations ont donc été dans certains cas supérieures à 6% et dans d'autres inférieures à 6%. Tous les rabais, tarifs excursion ou tarifs spéciaux, sont calculés selon un pourcentage du tarif normal de base pour l'aller simple. Cette méthode, considérée comme la plus équitable à long terme, est appliquée depuis longtemps.

II REPONSE AUX AUTRES QUESTIONS POSEES PAR LES MEMBRES DU COMITE

1. Description de la fonction et des responsabilités propres à chaque vice-président de la Société.

Celles-ci sont définies dans l'annexe no 1

2. Nombre d'employés en 1980, 1981, 1982 et prévisions pour 1983.

En moyenne, l'effectif total de VIA s'est élevé à :

1980	: 4 200
1981	: 4 135
1982	: 3 930 (chiffres établis sur la base des dix premiers mois)
1983	: 3 895 (prévision)

Le nombre moyen d'employés par service n'est pas connu (sauf pour 1982). Pour donner une idée approximative de l'évolution de l'effectif entre 1980 et 1983, nous avons indiqué ci-joint le volume de notre effectif dans chaque service en fin d'exercice (c'est-à-dire à la fin du mois de décembre de chaque année). (Voir annexe no 2). L'écart de pourcentage entre chaque année devrait être sensiblement le même pour les chiffres de fin d'exercice et les chiffres moyens annuels--seul le chiffre absolu devrait changer. Il convient de constater que les chiffres indiqués dans l'annexe no 2 représentent les effectifs réels en fin d'année et diffèrent ainsi du nombre moyen d'employés indiqué ci-dessus.

3. Effets des réductions de services en 1981 sur

- a) les voyageurs-milles et l'achalandage

Le 15 novembre 1982, une année s'était écoulée depuis l'entrée en vigueur des coupures de service et VIA continue de recueillir des renseignements à ce sujet. Lorsque ce travail sera achevé, nous serons en mesure de fournir une réponse qu'il nous est impossible de donner actuellement.

- b) trains-milles et voitures-milles L'annexe no 3 indique les diminutions en trains-milles et voitures-milles, pour 1981 et 1982, qui ont résulté des réductions de services entrées en vigueur le 15 novembre. L'annexe no 4 indique les données réelles en trains-milles pour ces deux années, alors que l'annexe no 5 se rapporte aux voitures-milles.

4. Renseignements sur les réunions du Conseil d'administration

Ces renseignements figurent dans l'annexe no 6.

5. Volume de voyageurs payants entre janvier et novembre 1982 dans les trains 109-110, Winnipeg--Regina--Saskatoon.

	WNPG - BRDN	BRDN - RÉGI	RÉGI-SASK	TOTAL
Train 109				
en direction de l'ouest	7998	7684	6933	22065
Train 110				
en direction de l'est	6407	7034	5804	19245

Remarque : Comme les mêmes voyageurs effectuant un trajet direct peuvent être décomptés sur plusieurs tronçons, les totaux ne sont donnés qu'à titre indicatif.

6. Des explications ont été demandées sur un incident survenu dans le LRC assurant la liaison entre Ottawa et Toronto le 20 novembre 1982. Le seul incident rapporté s'est produit dans la voiture club 3306 du train no 45, lorsque la porte d'un compartiment à bagages s'est détachée alors qu'un voyageur essayait de l'ouvrir. Ce défaut a été signalé pour être réparé.
7. Enfin, pour répondre à la question sur la qualité du service Montréal-Halifax au cours des quatre derniers mois, les horaires des trains nos 14 et 15 ont été respectés à 92 %.

ANNEXE No 1

Fonctions et responsabilités propres à chaque vice-président de la Société au 23 novembre 1982.

Les postes suivants relèvent du président-directeur général :

- . Vice-président exécutif
- . Vice-président aux Finances et à l'Administration
- . Vice-président au Développement
- . Vice-président aux Affaires juridiques et secrétaire général
- . Vice-président aux Ressources humaines
- . Directeur général des Relations publiques
- . Directeur général des Affaires institutionnelles

Les postes suivants relèvent du vice-président exécutif :

- . Vice-président à l'Exploitation
- . Vice-président au Marketing
- . Vice-président, VIA Québec
- . Vice-président, VIA Atlantique
- . Vice-président, VIA Ontario
- . Vice-président, VIA Ouest

Vice-président exécutif

Il est responsable de l'établissement des politiques, stratégies et objectifs ainsi que des programmes et méthodes d'exploitation relatifs au marketing, à l'exploitation et aux régions, conformément aux buts et aux objectifs à long terme de la Société.

Il lui incombe également, par le biais des pouvoirs délégués à d'autres personnes, d'assurer la gestion courante des activités dans les domaines mentionnés ci-dessus et de veiller à ce que les activités de la Société soient exécutées conformément aux lois et règlements gouvernementaux.

Il aide le président-directeur général à élaborer les objectifs, les politiques et les programmes de la Société concernant l'exploitation, le rendement et la croissance dans les domaines spécifiques relevant de sa responsabilité.

Vice-président a l'Exploitation

Il est responsable de l'élaboration et de l'application des politiques ainsi que de la conception, de la mise en place et du contrôle des plans, programmes et méthodes relatifs au transport, aux gares, aux services dans les trains, aux services mécaniques, à la maintenance de même qu'à l'analyse des contrats et de l'exploitation.

Il est responsable de l'organisation du service, de la formulation des objectifs à long terme, de la planification des budgets et des programmes ainsi que de la gestion des ressources humaines, des installations, du matériel et des autres biens appartenant à la Société, tout en veillant à la rentabilité des services de transport ferroviaire offerts aux usagers.

Vice-président au Marketing

Il est responsable de l'élaboration et de l'application des directives, ainsi que de la conception, de la mise en place et du contrôle de plans, programmes et méthodes visant à établir les besoins de la population en matière de transport par rail, et à promouvoir le plus possible le développement des installations et des ressources de VIA ainsi que leur utilisation par le public.

Les activités de son ressort touchent à plusieurs domaines: structure organisationnelle, planification, établissement et contrôle du budget, stratégie de marketing, étude des marchés, élaboration des produits et des services, expansion du marché, publicité et promotion des ventes, gestion des ventes et services à la clientèle.

Vice-président régional

Son rôle consiste à participer à l'élaboration et à l'application, sur une base régionale, des directives, plans, méthodes et programmes généraux adoptés par la Société. De façon plus spécifique, il dirige les activités courantes du personnel d'une région dans les domaines suivants: développement, finances et administration, ressources humaines, marketing, exploitation et relations publiques.

Vice-président aux Finances et a l'Administration

Il est responsable de l'élaboration et de l'application des directives, ainsi que de la conception, de la mise en place et de la surveillance de plans, programmes et méthodes visant à contrôler et à promouvoir l'utilisation efficace des ressources financières de la Société, des systèmes et des services administratifs, ainsi que des systèmes et du matériel de traitement de l'information.

Les activités de son ressort touchent divers domaines: programmation et évaluation, trésorerie, planification et analyse financières, plan d'entreprise, comptabilité, achats, directives et systèmes financiers, administration et systèmes d'information.

Vice-président au Développement

Il est responsable de l'élaboration et de l'application des directives, de la conception, de la mise en place et du contrôle de plans, programmes et méthodes visant à doter la Société des instruments et des services nécessaires pour planifier son avenir, et il a la charge d'assurer la gestion temporaire de grands projets spécifiques ou d'unités organisationnelles jusqu'à leur achèvement, leur intégration dans d'autres services ou leur dissolution.

Les activités de son ressort touchent à plusieurs domaines: élaboration de systèmes et de services de gestion de projets, coordination, contrôle et établissement de rapports sur la planification des principaux projets. Elles touchent également à la planification, au développement, à la mise en place et au contrôle des ressources en personnel d'ingénierie multidisciplinaire en vue d'établir les normes, les besoins et les descriptions techniques pour l'ensemble du matériel et des stocks en rapport avec le transport ferroviaire.

Vice-président aux Affaires juridiques et secrétaire général

Il est responsable de l'élaboration et de l'application des directives ainsi que de la conception, de la mise en place et du contrôle des plans, programmes et méthodes visant à assurer que la Société se conforme aux lois, arrêtés et réglementation applicables et visant également à protéger les droits et les privilèges de la Société ainsi que ses propriétés intellectuelles et physiques.

Les activités de son ressort touchent à divers domaines: aide juridique offerte à tous les services de la Société, conseils à la direction en matière de loi, réglementation, contrats, politique, conception et gestion des services chargés des réclamations et des services de sécurité. À titre de secrétaire de la société, le titulaire est chargé de tous les dossiers et documents de la société, qu'il doit conserver conformément aux dispositions de la loi. Il assure la représentation de la société, en tant que personne morale, auprès du gouvernement, à tous les paliers d'intervention.

Vice-président aux Ressources humaines

Il est responsable de l'élaboration et de l'application des directives ainsi que de la conception, de la mise en place et du contrôle des plans, programmes et méthodes visant à promouvoir l'utilisation efficace et le traitement équitable des ressources humaines de la Société.

Il est responsable de la structure organisationnelle de la Société, de l'élaboration et de la formulation des politiques en matière de recrutement, de dotation en personnel, des programmes de rémunération et d'avantages sociaux de la Société, de l'élaboration et de l'administration d'un service de relations du travail et de négociations à l'échelle de la Société, ainsi que de la formulation et de l'administration d'un programme concernant les services offerts au personnel, répondant aux besoins de la société et des employés.

Directeur général des Affaires institutionnelles

Il est responsable de l'élaboration et de l'application des directives ainsi que de la conception, de la mise en place et du contrôle des plans, programmes et méthodes relatifs aux relations avec tous les paliers de gouvernement, à la politique en matière de langues officielles, aux communications visuelles et à la publication du rapport annuel de la Société.

Les activités de son ressort touchent à divers programmes: relations avec le gouvernement, langues officielles, communications visuelles et publication du rapport annuel de VIA.

Directeur général des Relations publiques

Il est responsable de l'élaboration et de l'application des directives ainsi que de la conception, de la mise en place et du contrôle des plans, programmes et méthodes visant à promouvoir la compréhension et l'acceptation par le public de l'identité, du rôle et des objectifs de VIA ainsi que des services offerts; il est également chargé de veiller au maintien de l'image de marque de la Société.

Les activités liées à ce poste touchent à divers domaines: information de gestion, relations avec les médias, relations avec les collectivités, image de marque et communication avec les employés.

REMARQUE :

Les responsabilités décrites ci-dessus reflètent la structure de la Société en date du 23 novembre 1982. Dans le cadre du programme actuel de restructuration, appliqué depuis le 8 décembre 1982, les Relations publiques, les Relations avec le gouvernement, les Communications visuelles et les Services de traduction relèvent du vice-président aux Affaires juridiques et secrétaire général. Depuis le 8 décembre 1982, la responsabilité des programmes sur les langues officielles est assumée par le vice-président aux Ressources humaines.

ANNEXE No 2TABLEAU DES EFFECTIFS(EN DECEMBRE)

	<u>1980</u>	<u>1981</u>	<u>PRÉVISIONS</u> <u>1982</u>	<u>BUDGET</u> <u>1983</u>
Gestion générale	5(1)	8(1)	48(4)	48(4)
Vérification interne	--(2)	--(2)	11	11
Planification	--(3)	--(3)	6	6
Affaires institutionnelles	3	20	21	24
Marketing	1 069	1 050	1 051	1 046
Exploitation - Trains	S/O	S/O	484	500
- Services dans les trains	S/O	S/O	<u>1 605</u>	<u>1 523</u>
	2 705	2 612	2 089	2 023
Finances et Administration	283	307	347	341
Développement	52	74	109	143
Relations humaines	51	68	70	75
Relations publiques	11	16	13	14
Affaires juridiques	<u>12</u>	<u>13</u>	<u>14</u>	<u>14</u>
TOTAL :	4 191	4 168	3 779	3 745

(1) Président du Conseil et président-directeur général

(2) Compris dans Finances et Administration

(3) Compris dans Développement

(4) Comprend tous les vice-présidents et directeurs

S/O Chiffres non disponibles

RÉDUCTIONS EN TRAINS-MILLES ET VOITURES-MILLES
POUR 1981 ET 1982 RÉSULTANT DE L'ARRÊTÉ EN CONSEIL

		15 nov. - 31 déc.			
Orig. / Dest.	N° de train	1981		1982	
		Trains/M	Voitures/M	Trains/M	Voitures/M
Montréal-Halifax (1)	11, 12	80,934	1,106,192	627,386	9,812,757
Edmunston-Moncton	619, 620	21,252	44,814	168,630	266,112
Québec (Sainte-Foy)	138, 139	741	1,482	9,120	18,240
Chicoutimi					
Chambord-Chicoutimi					
Québec (Sainte-Foy)	627, 628	6,068	6,068	50,764	50,764
Hervey Junction					
Mtl.-Mt. Laurier	175, 176	3,130	12,890	33,256	111,452
Mtl.-Labelle	165, 166, 167				
Mtl.-Sherbrooke	623, 624, 625, 626	—	—	22,770 (3)	84,744 (3)
Mtl.-Ottawa	170, 171, 172	13,002	14,058	103,224	110,616
Toronto-Stouffville	631, 632, 633, 634	—	—	9,976 (3)	39,904 (3)
Toronto-Havelock	187, 188, 189, 190, 191	—	—	23,432 (3)	50,500 (3)
Edmonton-Drumheller	694, 695	16,652	16,652	132,130	132,130
Sask.-Pr. Albert	680, 683	23,460	23,460	186,150	186,150
Sudbury-Wh. River (2)	185, 186	—	—	31,756	63,511
Capreol-Horsepayne	675, 676	—	—	30,888	61,776
Mtl.-Ottawa	1, 2	10,304	267,904	81,760	2,125,760
Toronto-Barrie	146, 147	—	—	10,836 (3)	83,412 (3)
Jasper-Vancouver	3, 4	48,668	389,344	386,170	4,800,146
TOTAL		224,211	1,882,864	1,908,248	17,997,974

(1) Comprend les trains supplémentaires mis en service pour Noël

(2) Période de pointe — trois fois par semaine seulement

(3) Du 8 septembre au 31 décembre

ANNEXE No 4TRAINS-MILLES - CHIFFRES REELS

	<u>1981</u>	<u>1982</u>
JANVIER	1 224 118	1 045 016
FÉVRIER	1 101 368	950 422
MARS	1 235 868	1 059 217
AVRIL	1 200 812	1 017 457
MAI	1 216 983	1 054 323
JUIN	1 274 792	1 034 736
JUILLET	1 344 935	1 071 582
AOÛT	1 340 889	1 059 275
SEPTEMBRE	1 276 298	1 006 368
OCTOBRE	1 304 247	1 040 623
NOVEMBRE	1 126 766	1 004 984
DÉCEMBRE	<u>1 077 036</u>	<u> </u>
TOTAL	14 724 112	

ANNEXE No 5VOITURES-MILLES - CHIFFRES REELS

	<u>1981</u>	<u>1982</u>
JANVIER	7 515 415	6 273 714
FÉVRIER	6 369 318	5 656 473
MARS	7 328 676	6 422 635
AVRIL	7 238 316	6 359 814
MAI	7 708 134	6 605 387
JUIN	9 607 948	6 993 304
JUILLET	11 210 891	7 883 652
AOÛT	11 458 807	7 885 013
SEPTEMBRE	9 794 098	6 685 182
OCTOBRE	8 681 514	6 340 439
NOVEMBRE	6 476 445	5 245 579
DÉCEMBRE	<u>6 841 220</u>	<u> </u>
TOTAL	100 230 782	

ANNEXE No 6RENSEIGNEMENTS SUR LES REUNIONS DU CONSEIL D'ADMINISTRATIONDATES ET LIEUX

Vous trouverez ci-dessous les dates et lieux des réunions du conseil qui se sont tenues en 1982. Il convient de noter qu'en raison du volume exceptionnel d'activités, des réunions extraordinaires ont eu lieu. De manière générale, les administrateurs se réunissent le premier mardi de chaque mois, sauf en janvier et août.

Extraordinaire	14 janvier 1982	Montréal (conf. tél.)
Ordinaire	2 février 1982	Montréal
Extraordinaire, pour les actionnaires et Ordinaire	2 mars 1982	Montréal
Ordinaire	6 avril 1982	Montréal
A l'extérieur	4 mai 1982	Québec
Ordinaire reportée au	1er juin 1982 14 juin 1982	Montréal Montréal
Extraordinaire	15 juin 1982	Ottawa (Min. des Transports)
Ordinaire	29 juin 1982	Montréal
Ordinaire	31 août 1982	Montréal
Ordinaire	5 octobre 1982	Montréal
Ordinaire	9 novembre 1982	Montréal
Ordinaire	7 décembre 1982	Montréal

COMPOSITION DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Le nombre actuel d'administrateurs, tel qu'approuvé par le gouverneur en conseil, est de 16. En voici la liste:

Michael J. BROGAN
Bernard CLAYMAN
Henry EWASECHKO
Pierre FRANCHE
Gordon C. GALE
Lionel Kennedy GRANT
William P. KELLY
Evan S. LLOYD

Robert MATTEAU
Kile R. MITCHELL
Giovanni MOLINA
Harold A. RENOUF
Clarence SURETTE
June A. WESTBURY
John WIEBE
Jaffray WILKINS

COUTS

Le budget de 1982 prévoit la ventilation suivante:

- a) Honoraires des administrateurs et frais 290 000 \$
Ce poste comprend les frais de voyage, d'hébergement et de repas, de même que les jetons de présence versés aux administrateurs, dont le montant est approuvé par le gouverneur en conseil.
- b) Cout des réunions 75 000 \$
Ce poste inclut les frais relatifs aux réunions annuelles tenues à Québec en 1982, aux réunions tenues occasionnellement lors de dîners, la veille des réunions du conseil et à certaines occasions peu fréquentes. Des manifestations spéciales ont eu lieu en 1982: deux dîners ont été organisés en l'honneur du départ à la retraite de M. Garth Campbell, ancien vice-président au Marketing et de M. Frank Roberts, ancien président du Conseil et président-directeur général de la Société.

APPENDICE «TRPT-36»

Government of Canada

Gouvernement du Canada

LETTRÉ DU GOUVERNEMENT DU CANADAAUX ORGANISMES AGRICOLES DU QUÉBEC

Le gouvernement fédéral annonce aujourd'hui une nouvelle politique du transport des grains dans l'Ouest du pays.

Cette politique instaure un nouveau régime statutaire pour remplacer le tarif fixe de 1897 et 1925, le célèbre «demi-cent la tonne/mille» du Pas du Nid-du-Corbeau.

Le gouvernement met également en place des mesures préventives afin d'assurer les intéressés que les changements effectués dans l'Ouest n'auront pas d'effets «néfastes» dans les autres régions du pays, notamment au Québec.

De plus, le gouvernement annonce des mesures de développement agricole comprenant des dépenses additionnelles de \$93 millions pour continuer d'appuyer la croissance remarquable de l'agriculture au Québec dans la dernière décennie, croissance que certains ont qualifiée de «miracle».

Au cours de l'année dernière, des consultations sur la politique des céréales fourragères et le rapport Gilson ont eu lieu, aux niveaux provincial et local, entre des ministres, des députés et des fonctionnaires fédéraux, et différents organismes agricoles du Québec--notamment l'Union des producteurs agricoles (UPA), la Coopérative fédérée et l'Association professionnelle des meuniers du Québec. Depuis septembre, un Groupe de travail composé de fonctionnaires fédéraux a tenu des discussions détaillées sur les effets possibles des modifications du tarif du Nid-du-Corbeau, avec ces mêmes organismes et leurs équivalents des autres provinces de l'Est. Des compte-rendu et des analyses (le «rapport Jacques») ont été remis à tous les intéressés.

Ces consultations ont été utiles. Bien que des points de désaccord demeurent, plusieurs organismes reconnaissent maintenant que les changements préconisés pour l'Ouest n'auront pas d'effets négatifs au moins sur certains aspects majeurs de l'agriculture au Québec. Enumérons-les.

Les problèmes qui n'en sont pas

Tous les organismes agricoles du Québec consultés reconnaissent la nécessité de modifier le tarif du Nid-du-Corbeau afin de corriger les problèmes du transport ferroviaire dans l'Ouest.

Tout d'abord, et c'est essentiel, on s'accorde maintenant pour reconnaître que les mesures entreprises dans l'Ouest n'affecteront ni l'approvisionnement ni le prix des grains de provende dans l'Est du Canada. La raison est simple: la politique des céréales fourragères de 1974, récemment reconduite jusqu'en août 1983, assure une diversité de sources d'approvisionnement aux éleveurs du Québec. Ils peuvent en effet acheter leurs grains de provende localement, ou en Ontario, ou aux États-Unis, ou dans l'Ouest canadien. La Commission canadienne du blé doit en fournir si le marché privé ne le fait pas et ce, à un prix déterminé par le prix du maïs américain.

Un porte-parole de l'UPA l'indiquait le 4 décembre 1982 à Radio-Canada: «Le prix dans l'Est est déterminé par le marché mondial. Les gens de l'Ouest doivent s'y ajuster... ça (c'est-à-dire la mise en application du rapport Gilson) ne changerait pas notre prix».

C'est d'ailleurs pourquoi, contrairement à ce que certains prétendent, les prix des grains de provende achetés par les industries de transformation de l'Est et, en conséquence, les prix à la consommation des produits alimentaires ne seront pas affectés.

Les prix dans les secteurs du lait, de la volaille et des oeufs ne seraient pas affectés non plus par cette politique. En effet, ils sont régis par un système de quotas administré par des offices canadiens de commercialisation. Les ajustements de contingents entre provinces sont négociés et déterminés à partir de différents facteurs, le principal ayant été les niveaux historiques de production. On peut également faire valoir, dans l'allocation de ces quotas, les niveaux de consommation, le principe des avantages ou des productions comparés, la qualité et la capacité des infrastructures, etc. Ces débats ont cours depuis longtemps et il n'y a pas lieu de croire que la nouvelle politique en réorientera les résultats.

L'élevage dans l'Ouest et au Québec

En fait, le débat se concentre maintenant sur les effets négatifs possibles de la nouvelle politique du transport des grains dans l'Ouest pour le secteur de l'élevage au Québec dans les années à venir.

Disons d'abord que des études menées par Agriculture Canada indiquent que, si l'on compare les effets des recommandations Gilson et ceux des propositions des groupes de l'Est, les résultats sur la valeur des productions animales dans l'Est du pays seraient sensiblement les mêmes. La

différence entre ces résultats représenterait de 0,2 à 0,5% seulement de la valeur croissante de la production agricole réelle de l'Est, qui s'établira à \$3 milliards en 1990 d'après les prévisions. Donc, selon l'une ou l'autre de ces options, la croissance de ce secteur au Québec demeurerait positive et le niveau atteint ne varierait que légèrement. Cette évaluation d'ensemble est aussi partagée par le rapport de la Chase Econometrics qui compare, pour sa part, le maintien du statu quo et les recommandations Gilson.

Les porte-parole des éleveurs du Québec croient malgré cela que leur position concurrentielle sera mise en danger et disent même que leur «survie» économique sera menacée.

Il est certain que la politique du gouvernement annoncée aujourd'hui amènera une baisse du coût relatif des grains de provende dans l'Ouest servant à la production du bétail dans cette même région. Comment cela? Simplement parce que le coût des grains de provende utilisés dans l'Ouest est généralement déterminé en soustrayant du prix international à Thunder Bay les frais de transport et de manutention. Or, le producteur de céréales de l'Ouest qui expédie vers Thunder Bay paiera graduellement davantage pour le transport de ses grains dans le nouveau régime annoncé aujourd'hui. Ainsi, les grains de provende utilisés sur place par les producteurs de bétail de l'Ouest deviendront moins chers, étant donné qu'on soustraira du prix international des frais de transport plus importants.

Dès lors, les questions suivantes se posent: la baisse du coût des céréales fourragères dans l'Ouest aura-t-elle l'effet d'y accroître les productions animales? Si oui, quelles en seront les répercussions sur les mêmes productions dans l'Est? L'Ouest pourra-t-il concurrencer l'Est sur les marchés où l'Est s'est établi?

L'option de l'Est

Avant de répondre à ces questions, il faut encore souligner que les organismes agricoles du Québec qui se sont exprimés ont convenu du besoin de changer le tarif du Nid-du-Corbeau pour moderniser le transport ferroviaire dans l'Ouest. Tous ont convenu aussi, et cela est très important, que le gouvernement devait payer «l'allocation du Nid-du-Corbeau» pour compenser les producteurs qui perdront le privilège du tarif statutaire fixe, ainsi qu'ils l'ont indiqué au Groupe de travail d'Agriculture Canada (Rapport Jacques, p. 16). Cette allocation sera de \$651.6 millions par année et correspond au déficit encouru pendant l'année 1981-1982 pour le transport des grains dans l'Ouest, appliqué à un volume de 31.1 millions de tonnes. Il convient donc de comparer la nouvelle politique du gouvernement à l'option que les organismes agricoles québécois ont eux-mêmes proposée, et non au statu quo ou à une option qui priverait brutalement le fermier de l'Ouest du tarif préférentiel actuel sans aucune contrepartie. Malheureusement, la base de comparaison qu'on a beaucoup utilisée au Québec récemment a été le statu quo.

Même si les hausses futures des coûts de transport des grains, en plus de l'allocation consentie par le gouvernement, étaient complètement à la charge des producteurs de grains de l'Ouest, comme le recommande les organismes agricoles du Québec, elles auraient pour résultat des frais de transport progressivement plus élevés--et, à cause du mécanisme déjà expliqué, une baisse correspondante du prix des céréales fourragères utilisées dans les Prairies. La différence entre les effets de la politique qu'annonce le gouvernement et ceux de «l'option de l'Est» en est une de degré et non de nature.

Pour l'illustrer, indiquons que les propositions des organismes du Québec produiraient, selon le rapport Jacques, une réduction du prix des céréales fourragères utilisées dans les Prairies de \$9.92 par tonne en 1985-1986, alors que la réduction selon la politique du gouvernement serait de \$16.91. La différence, est de \$6.99. Pour mettre les choses en perspective, notons par exemple que le prix de la tonne d'orge sera d'environ \$200 en 1985-1986. On parle donc d'une réduction de coût pour l'éleveur de l'Ouest de 3,5%. Mais n'oublions pas qu'en même temps les coûts de transport continueront d'augmenter, comme nous le verrons plus loin, pour l'éleveur de l'Ouest qui pourrait vouloir expédier de la viande sur les marchés domestiques et internationaux occupés par l'éleveur de l'Est.

Même si la politique du gouvernement résultant en un certain accroissement de la production animale dans l'Ouest--qui reste difficile à définir avec exactitude--on a bien peu de raison de craindre que cette production s'introduise sur les marchés où se sont établis les producteurs du Québec. Pourquoi? A cause de l'importance croissante du marché local au Québec et en Ontario, de l'importance croissante du marché mondial de la viande et, surtout, à cause des coûts de transport élevés ouest-est.

Production porcine

Prenons la production porcine comme exemple principal, étant donné que c'est la préoccupation majeure des éleveurs du Québec. La guerre du porc n'aura pas lieu!

Présentement, le porc de l'Ouest ne vient pas sur les marchés du Québec bien que le prix de vente soit d'environ \$2 de plus dans l'Est que dans l'Ouest. Ce fait s'explique facilement: le coût de transport d'un quintal (cent livres) de viande porcine de Calgary à Montréal est de \$8.51, ce qui crée un écart de \$6.50 le quintal. Avec la nouvelle politique, l'éleveur de l'Ouest pourrait profiter d'une économie dans les coûts d'alimentation du bétail qui sera, selon le ministère de l'Agriculture, de \$3.17 le quintal en 1985-1986. Cependant, les coûts de transport de la viande auront augmenté concurremment de \$8.51 à \$11.02, laissant encore un écart de \$5.84. Les coûts de transport de l'Ouest à l'Est continueront donc à favoriser la position concurrentielle de l'industrie porcine du Québec sur les marchés de l'Est.

La production porcine de l'Ouest ne remplacerait pas non plus celle du Québec et de l'Ontario sur les marchés américains de l'Est. Encore une fois simplement parce que le coût du transport de Montréal à New York est présentement de \$2.50 le quintal et qu'il serait de \$11.00 le quintal pour le producteur de l'Ouest s'il cherchait à expédier sur ce marché. Le marché naturel pour une production accrue de l'Ouest canadien est tout d'abord le marché local et ensuite celui des régions de l'Ouest des Etats-Unis. Il en coûte \$5.91 le quintal pour expédier de la viande porcine de Calgary à Los Angeles comparativement à \$8.51 de Calgary à Montréal. Ces tarifs seront respectivement de \$7.65 et \$11.02 en 1985-1986, selon les prévisions.

Les producteurs du Québec exportent aussi environ 8% de leur porc au Japon (54 millions de livres), ce qui représente une proportion intéressante des exportations canadiennes de porc vers ce pays (60%), lesquelles occupent environ 2 à 3% du marché japonais actuellement. L'exportation porcine du Québec s'est implantée sur ce marché en s'adaptant à ses exigences particulières et en sachant profiter d'un trafic complémentaire (le fret de retour ou le «backhaul») qui est régulièrement disponible sur l'important marché de consommation de la côte est de l'Amérique du Nord; il permet d'abaisser les coûts de transport vers le Japon d'au moins 45%.

D'ailleurs, même les tarifs réguliers avantagent au départ le Québec à cause de l'accès immédiat au trafic maritime toujours moins coûteux. Pour expédier du porc à Tokyo, les tarifs réguliers sont en effet de \$14.38 le quintal à partir de Montréal et de \$15.66 de Winnipeg (par la Côte Est) et de \$16.29 de Calgary (par la Côte Ouest) pour la même quantité. Par conséquent, l'industrie porcine de l'Est, si elle ne ralentit pas sa vigueur de mise en marché, maintiendra sa position concurrentielle sur le marché japonais. Il faut ajouter aussi qu'il y a place pour une exportation accrue de porc vers les marchés croissants du Japon et des pays orientaux, dont toutes les régions du Canada pourraient profiter.

Acces au marché américain

La crainte que les Etats-Unis bloquent les exportations de bétail de l'Est, si la production augmente dans l'Ouest canadien, n'est pas justifiée non plus.

De 1976 à 1978, le Canada a importé 104 millions de livres de porc. En 1981, cette situation était plus que renversée et notre pays exportait 242 millions de livres de porc, dont 180 millions de livres aux Etats-Unis; la part du Québec dans ce mouvement vers les Etats-Unis était environ 135 millions de livres (75%). Un tel changement n'a pas déclenché de mesures protectionnistes de la part des Etats-Unis. La raison est encore assez simple. Même si les quantités exportées paraissent considérables en termes canadiens, elles représentent moins de 2% de la consommation américaine de porc. Une augmentation de 1% ne constituerait pas une raison valable pour que les États-Unis exercent des représailles ou en saisissent le GATT!

D'autre part, et c'est un élément déterminant, la loi américaine sur l'importation des viandes (Meat Import Law) qui permet au gouvernement des États-Unis de déclencher des restrictions, n'inclut pas la viande porcine, ni d'ailleurs le bétail vivant.

La production bovine

On peut traiter plus rapidement des effets possibles de la politique sur la viande de boeuf car on reconnaît généralement que ce secteur serait peu menacé. La production du Québec dans ce secteur répond à environ 20% des besoins de consommation de la province et plus de 50% des besoins sont comblés par du boeuf des Prairies. La production de bouvillons gras au Québec a cependant plus que doublé depuis 1976, répondant à environ 7% des besoins de consommation alors que la quantité de viande tirée du cheptel laitier est restée à peu près stable. Il n'y a pas de raison pour que la croissance relative dans ce secteur soit compromise par la politique annoncée aujourd'hui.

Dans le secteur «vache-veau», on prévoit qu'avec la baisse du prix des grains de provende dans l'Ouest, la tendance sera d'engraisser plus de veaux dans les Prairies et de réduire le nombre d'expéditions vers l'Est canadien. Ce sera l'occasion d'étendre et de développer cette production dans l'Est. De plus, l'augmentation de la demande pourrait encourager les parcs d'engraissement de l'Est à produire plus de veaux d'origine laitière.

Par ailleurs, une augmentation de la production de bovins gras dans l'Ouest aurait aussi avantage à s'écouler sur le marché américain de l'Ouest et du Sud-Ouest plutôt que de se diriger vers l'Est du Canada. On a déjà remarqué que le coût de transport de la viande de Calgary à Montréal est de \$8.51 le quintal et de \$5.91 de Calgary à Los Angeles, soit une différence de \$2.60. On prévoit que ces frais de transport augmenteront respectivement à \$11.02 et \$7.65 en 1985-1986 pour produire une différence augmentée à \$3.37. Il faut noter, enfin, que la Californie achète environ 44% de sa viande bovine à l'extérieur, soit environ 1,4 milliard de livres. Ce montant correspond à la production totale de boeuf au Canada en 1979.

Il est encore une fois improbable qu'une production de boeuf accrue dans l'Ouest déclenche des restrictions de la part des États-Unis, la production totale actuelle de l'Ouest canadien représentant 6% du marché nord-américain et les exportations canadiennes aux États-Unis moins de 1% de la consommation américaine de boeuf. Une augmentation à long terme dans l'Ouest, même importante en termes canadiens, resterait minime par rapport aux approvisionnements globaux nord-américains.

Comme nous l'avons fait remarquer plus haut, la loi américaine sur l'importation des viandes ne prévoit pas de restrictions pour les bovins vivants, forme que pourraient continuer à prendre les exportations de l'Ouest. Il faut distinguer par ailleurs la forme que prennent les restrictions sur la

viande bovine. Il s'agit habituellement d'ententes avec les États-Unis sur des restrictions volontaires qui permettent d'obtenir un quota plus élevé; l'imposition d'un quota formel de la part des États-Unis ne s'est présentée qu'une fois depuis 1965, soit au dernier quart de l'année 1976. Les quotas «volontaires» sont utilisés principalement pour le boeuf désossé (tiré surtout de l'abattage de vaches laitières de l'Est canadien). Ce produit connaît une demande importante aux États-Unis, pays d'élection du hamburger! De plus, on pourrait encore expédier des vaches sur pied si les restrictions américaines devenaient trop sévères.

Pour toutes ces raisons, le gouvernement croit que les avantages conférés à l'Ouest ne se feront pas au détriment de l'élevage dans l'Est et qu'il y a beaucoup de surenchère à prétendre qu'on portera ainsi «un coup fatal à l'agriculture du Québec».

Double bénéfice?

Éclairons un autre point. On soutient en certains milieux que les éleveurs de l'Ouest recevront un bénéfice double de la nouvelle politique, particulièrement par le paiement sur la base des superficies cultivées: leur coût d'achat des céréales fourragères baissera et ils recevront aussi une partie de l'allocation payée par le gouvernement. Les remarques suivantes s'imposent à ce sujet.

1. D'abord, les éleveurs dont les terres servaient uniquement dans le passé au pâturage naturel ne seront pas éligibles au paiement sur la base des superficies cultivées. Ils bénéficieront donc seulement du prix réduit pour les grains de provende qu'ils achèteront localement.
2. Les éleveurs qui décideront de produire des céréales pour leurs propres besoins ne pourront se prévaloir de la réduction du prix des grains de provende puisqu'ils n'en achèteront pas!
3. Les producteurs de grains qui continueront de cultiver principalement pour l'exportation (c'est la grande majorité) bénéficieront seulement des paiements du gouvernement, laquelle compensera partiellement, et de moins en moins dans l'avenir, leurs coûts de transport de plus en plus élevés. Des facteurs naturels rendent les terres des Prairies favorables à la production de grains de haute qualité, ce qui a permis des exportations de l'ordre de \$6 milliards l'an dernier. On prévoit que les exportations à ce chapitre vont augmenter de 31 millions de tonnes actuellement à 41 millions à la fin de la décennie. Bien que la réduction progressive des distorsions que créait le tarif statutaire dans l'économie agricole de l'Ouest va certainement encourager plus qu'avant la production de bétail, il est illusoire d'imaginer des changements d'une ampleur qui bouleverserait la prépondérance des céréales destinées à l'exportation.

Pour obtenir un bénéfice double, un producteur devrait, après la mise en oeuvre de la nouvelle politique, convertir en pâturage naturel les terres qu'il consacre présentement à la culture céréalière. Il continuerait alors de recevoir les paiements du gouvernement et pourrait acheter des grains de provende localement à un prix qui aurait baissé. Mais un tel comportement serait à tout le moins excentrique. Une acre de terre cultivée dans l'Ouest peut produire une valeur de \$150 en blé comparativement à une valeur d'environ \$50 en pâturage. Les paiements du gouvernement représentent entre \$5 et \$6 l'acre; la décision du producteur serait bien peu rentable.

Par ailleurs, le gouvernement a formé un groupe de travail pour déterminer les critères d'éligibilité auxquels devront satisfaire les producteurs agricoles de l'Ouest pour bénéficier de l'allocation du gouvernement. On pourra exiger, entre autres, que le producteur ait détenu un livret de permis de la Commission canadienne du blé et qu'il ait effectivement expédié des céréales par rail pendant un certain nombre d'années.

Mesures de précaution

Malgré sa conviction que l'Est ne sera pas désavantagé par la modernisation du système de transport dans l'Ouest, le gouvernement n'en reconnaît pas moins la sincérité des inquiétudes des producteurs de viande du Québec et des autres provinces de l'Est. Il reconnaît aussi que seule l'expérience concrète du nouveau système pourra trancher définitivement les débats. Il a donc décidé de retenir des mesures de précaution supplémentaires.

Tout d'abord, on demandera à l'Office des provenances du Canada de surveiller dans les prochaines années les tendances des marchés des produits agricoles influencés par la politique annoncée aujourd'hui; l'Office fera rapport au ministre de l'Agriculture sur tout effet qui découlerait de la mise en oeuvre de cette politique et serait nuisible à l'agriculture de l'Est du pays. Dans une telle éventualité, le gouvernement examinera promptement la situation et prendra des mesures correctives nécessaires.

En deuxième lieu, la législation présentée bientôt au Parlement autorisera la mise en oeuvre du système «hybride» de paiements--aux producteurs et aux chemins de fer--proposé par Gilson, mais seulement jusqu'au 1^{er} août 1986, alors qu'environ 50% des paiements iront aux premiers et 50% aux seconds. Pour poursuivre la mise en oeuvre de la formule Gilson qui prévoyait de continuer l'augmentation de la part des producteurs jusqu'à 81% en 1988-1989, il faudra une décision du Parlement. La législation exigera aussi qu'avant une telle décision, un réexamen complet des effets du nouveau système ait lieu, auquel les organismes agricoles du Québec et des autres provinces de l'Est auront été invités à participer avec les organismes de l'Ouest.

Par ailleurs, les sociétés de chemins de fer reverront également les besoins de transport ferroviaire dans l'Est du Canada en tenant compte particulièrement des besoins des producteurs agricoles. Les chemins de fer proposeront des rencontres aux représentants des organismes agricoles de l'Est pour discuter la situation actuelle et leurs plans pour l'avenir.

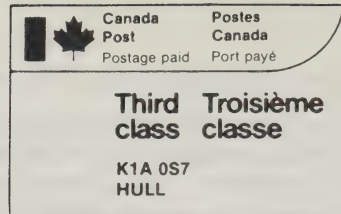
Mesures de développement

En plus de ces mesures de précaution, de nouvelles mesures de développement agricole sont annoncées aujourd'hui qui apporteront des bénéfices importants à l'agriculture du Québec. Ces mesures permettront d'investir \$93 millions supplémentaires aux budgets existants pendant les cinq prochaines années pour des installations d'entreposage, l'amélioration des sols et le drainage, la mise en marché des produits agricoles, l'amélioration de la manutention des céréales au port de Montréal, de même que l'accroissement des activités de recherche en agriculture au Québec.

Conclusion

En résumé, les principaux intéressés reconnaissent que la mise en oeuvre du nouveau régime de transport des grains dans l'Ouest n'aura pas d'effets négatifs sur l'approvisionnement et les prix des céréales fourragères au Québec. Elle n'aura pas de conséquences négatives non plus pour le secteur laitier, de la volaille et des oeufs, étant donné l'existence des offices nationaux de commercialisation. Bien que certains aient exprimé des appréhensions à l'égard d'une concurrence accrue entre l'Est et l'Ouest pour le secteur des productions animales, des analyses sérieuses ne la prévoient pas. Pour ne rien laisser au hasard, le gouvernement a retenu des mesures préventives, en particulier le réexamen de 1985-1986 suivi d'une intervention parlementaire obligatoire. Le gouvernement investira aussi \$93 millions au Québec.

Le gouvernement du Canada a déjà contribué de façon majeure à l'agriculture québécoise et y a investi, pendant les derniers dix ans, des sommes importantes dans différents secteurs et activités, comme l'aide à l'industrie laitière, à la mise en marché, à la production. Cet appui se poursuivra et l'agriculture du Québec peut envisager l'avenir avec confiance. L'amélioration du système de transport dans l'Ouest ne se fera pas au détriment de l'agriculture de l'Est du Canada. Elle bénéficiera au pays tout entier.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Printing Office,
Supply and Services Canada,
45 Sacré-Cœur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à
Imprimerie du gouvernement canadien,
Approvisionnement et Services Canada,
45, boulevard Sacré-Cœur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

WITNESS—TÉMOIN

From the Department of Transport:

Mr. Gordon Sinclair, Administrator, Canadian Air Transportation Administration.

Du ministère des Transports:

M. Gordon Sinclair, administrateur, Administration canadienne du transport aérien.

SEP 25 1964

